

# 第九章 交通

## 第一節 水運

### ◆ 小糸川河口の川船

『君津郡誌』に「……もと運輸の便なかりしが寛永六年（一六二九）、始めて水路を修めしにより……」とあり、これを契機に小糸川上流の鹿野山や三島方面の山林地帯から小糸川河口まで物資を搬出する水運が発達したと推察される。薪や炭などは川船に積み水力で運搬、丸太や竹は筏に組んで流下する川船業が大正年間まで続いた。

明治七年（一八七四）の荻作村「舟老人別取調書」によると、川船の規模は一艘が長さ一三間一尺（約二三、八m）、もう一艘が長さ一三間三尺（約二四、二m）だった。

明治一六年（一八八三）の三直村「川下げ荷積舟鑑札下げ渡し願い」では、長さ九間五尺八寸（約一七、四m）と記述している。構造は、喫水が浅く船底は「たいら（ひらた舟型）」で、舟上には屋根が低いが苫（トマ・葦や萱）



川舟の引綱を曳く人 北九州市八幡西区「堀川歴史公園」展示陶磁器画より

で作った屋形があり、舟の縁に身を乗り出し箆（ザル）で米を洗い七輪を据えて食事の支度をするなど寝食できた。「小糸川舟唄」があるのでは？資料探しをしていて次の歌詞を目にした。

♪ 舟方唄

色は黒くとも大堀海苔はよう

白いマンマのペペとなる

内房線、青堀、大堀海岸一帯

色が黒が磯部の海苔は、

白い御飯の肌さ抱く

アーコラシヨよいこらしよ

と小糸川舟歌を歌いながら

色が黒で貫いてなけりや

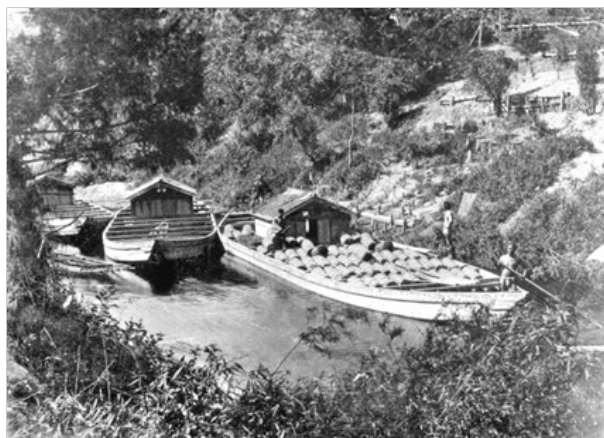
鹿野山の鳥は皆な後家か

アーコラシヨよいこらしよ

船頭が櫓を操りながら小糸秋元方面から荷を積んで下るとき、このような舟歌をかけ合う地声が溪谷に響くのかな風景があったのだろう。

川舟は帰りに釜神などで泊まり日用品や雑貨などを積み込む。翌日、船の舳先に綱をつけ岸に沿って人力で曳き

上げた。この作業は下る時とは逆に大変な重労働で「キヤーカー、キヤーカー」とかけあう悲痛な叫び声は川面に響き渡り、遠く離れた場所でも聞こえ哀感が漂う光景だったという。

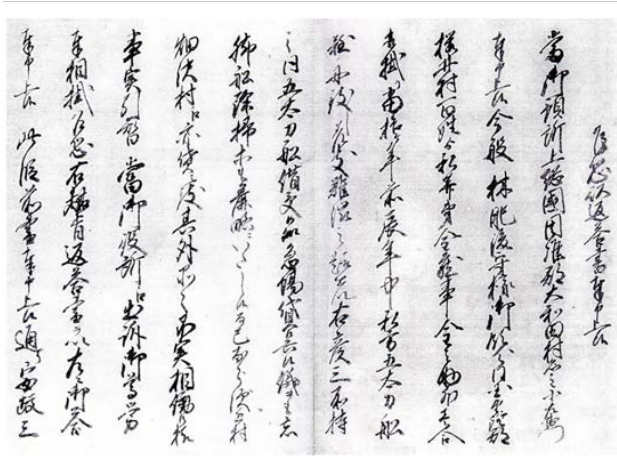


小糸川の川舟・野村河岸(明治末頃)  
～木曾野正勝氏提供～

この川船のために川船組合があり、下流に水利組合があった。川の堰を切る日は両組合が相談し、上流の川船が荷物を満載して川を下り人見・大堀(青堀)の船宿に陸揚げされた。

#### ✦ 船宿 (フナヤド)

「昭和四六年 解散記念神門耕地の昔を偲ぶ(川名邦五郎著)」によると船宿は小糸川右岸に一軒(吉浜)、左岸に



安政3年「乍恐以返答書奉申上候」

四軒(藤本・苅込・松崎・シロジ)、大和田浦に一軒(小松)あったようだ。大和田区有文書「周准郡大和田村人別船株網株書上帳」嘉永六年(一八五三)丑七月に農間渡世天満船九艘。五大力船については、嘉永三年(一

八五〇)戌三月「明細帳」に二艘と記録がある。前述の嘉永六年の天満船九艘は嘉永三年保有していた五大力船の荷役、連絡や曳航などに用いた舳(ハシケ)だったのだろう。このほか大和田には個人が保管している安政三(一八五六)辰「乍恐以返答書奉申上候」の文書に五大力船に関する資料がある。

また、「五大力船売渡証文」には、  
一 古五大力船 壹艘 但 諸道具壹式  
一 荷請伝馬船 三艘 引伝馬附  
此代金 百両也  
安政四年(一八五七)

「五大力船等買請証文」は、  
万延元年庚申年(一八六〇)五月〇日  
市宿村野村吉右衛門殿方木更津村への  
売渡しに関する船譲請人、請人証文で、  
一 五大力 元船 一艘  
但し諸道具不残添

一 大伝間 (ママ) 一艘  
一 小伝間 (ママ) 二艘  
此代金百両式分也  
とあり、五大力船の相場がわかる。

人見・坂田も五大力船を保有していたようだが資料がなく不明である。

『君津市史』



木更津船 写真:旧上総博物館蔵

## 第二節 道路

### ❖ 西房総街道

昭和初期頃の地図によると、畑沢から坂田の山(衛門ヶ作・東仲田・高坂)を越え中野で小糸川を渡り釜神宿を経

て下湯江・相野谷を抜け佐貫に通じる西房総街道があった。



西房総街道と海岸の道(昭和初期頃)

大正四年に鉄道が開通してからは交通量が減少し、幹線道路としての役割を終え畑沢から高坂を下る街道はすたれていった。

### ❖ 海岸の道

畑沢で西房総街道から分かれ、海岸

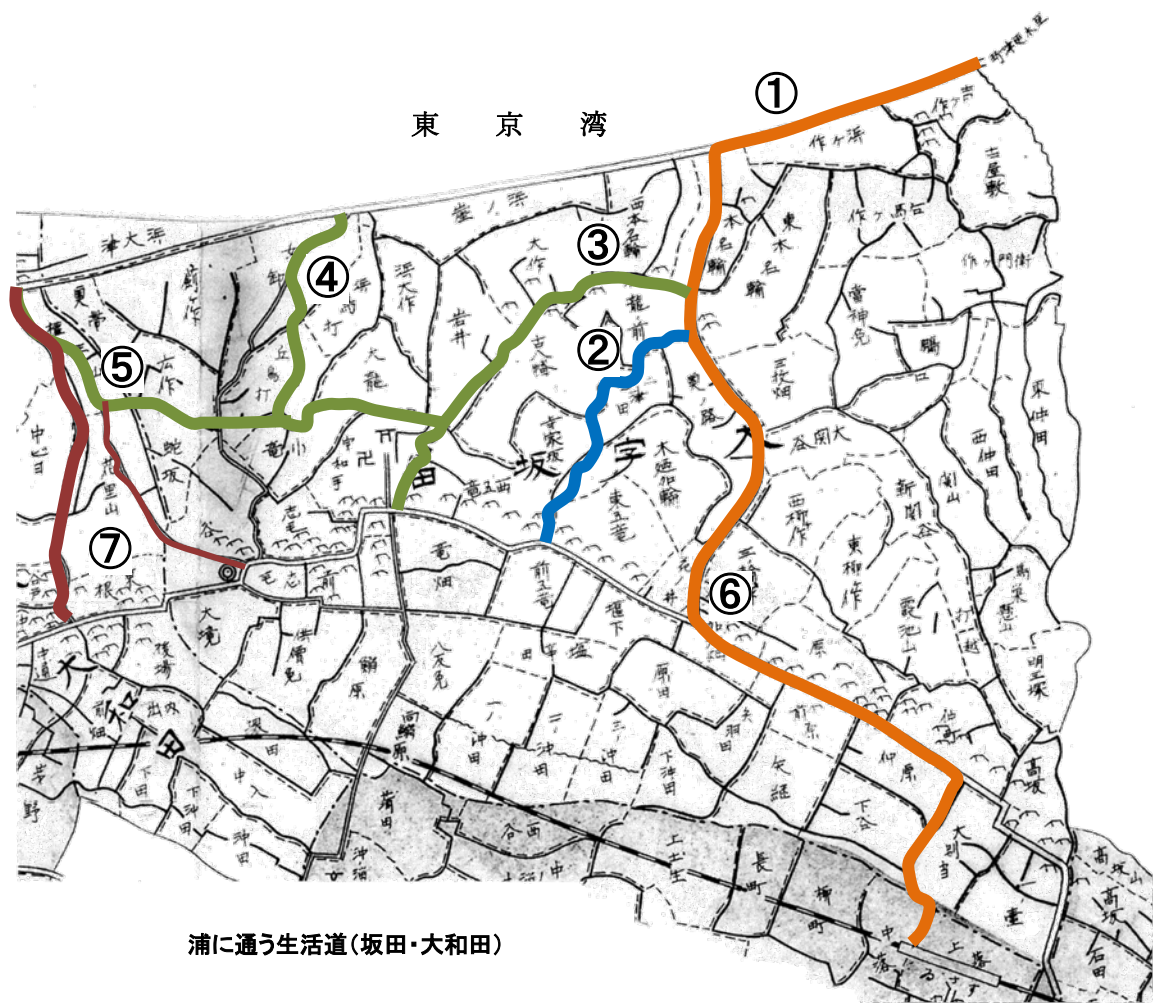
に沿って坂田・大和田・人見を通り小糸川を渡り大堀へ抜ける海岸の道があった。この道は海辺の人たちが浦で獲れた魚を木更津に売りに行く道であり、青堀へ買い物に行った道でもある。小糸川河口(現人見橋付近)の対岸往来は渡し舟だったことが、明治一五年(一八八二)九月作成された東京湾司令部の地図に見える。

明治三四年(一九〇二)に木造の「人見橋」が架設されたが、明治四三年(一九一〇)の洪水で流失再建された。その後もしばしば水害で倒壊したが昭和二六年に鉄筋の橋が架けられた。

### ❖ 浦に通う生活道(坂田・大和田)

① 字本名輪の三叉路が坂田浦の出入口で波打ち際は石畳みが敷かれていた。此処から左折し、南進すると本名輪をとおる二km程で周西駅にでた。

② 坂田浦の三叉路から道は穏やかな勾配で三〇〇m程で寺家坂入口にいたる。坂田地区住民の多くは丘陵地南面に居を構えていたので海に出入りする



浦に通う生活道(坂田・大和田)

ための主要な生活道路だった。この道の途中には共同墓地がある。

③ 寺家坂道を引き返し三叉路から二五〇mの場所、秋香園脇から西方向へは字岩井の芝道があり、字大作・字岩井の山間道を通って八幡神社、長福寺前に出ることができた。

字大作に至る間に六軒の民家があった。岩井からは林道となり勾配がきつく、戦後の食糧不足の折には開墾してサツマイモが作られた。

④ 坂の頂上から右に山道が続き途中には浅間神社の祠があった。神社祠の参道に木造の鳥居があり、ここから海が眺められる景勝の場所だった。ここを過ぎて丘鳥打・女卸の急坂を下ると海岸道路に接合した。

⑤ 秋香園前から岩井の芝道に並行し西方向に延びて大和田にでる道がある。これは、昭和四三年頃に学校群（大和田小・周西中・坂田小・君津高校）建設に伴い築道された。

⑥ 寺家坂入口を右に見て更に南進す

ると道路東側が字三枚畑、西側が奥の路、山間を抜けたところが花の井で、ここには漁業組合事務所と消防ポンプ車庫があった。この道は坂田の主要道路で、たぶん県道だった。

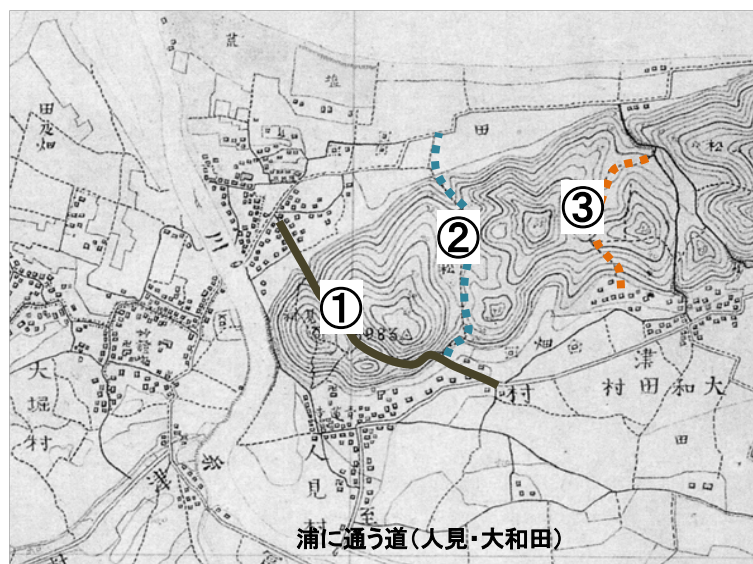
⑦大和田字東根と字花里山の境のひび坂を登ると丘の上、右手に山王権現（日枝神社の前身）の社があった。この付近は東京湾が一望できる場所で「丸田（ワダ）砦」があったとされる。

坂田字蛇坂と大和田字花里山との境には獣道があり、坂田の西端から浦にでる唯一の生活道だった。この道の左側には馬捨て場があり、やがてひび坂と交差し大和田浦に出た。

❖浦に通う生活道（人見・大和田）

①大和田字堂ヶ谷の旧周西幼稚園横の道を北へ大和田団地の山根を少し登ると右側に「大宮様」がある。この道を進むと左右に分かれる道があり、これを左折するとやがて右側に「たえむの不動堂」に行く石段がある。このまま直進すると字馬場作と字獅山の人見

神社裏坂との境で、この坂道を下ると人見浦にでる生活道だった。



②大和田字堂ヶ谷の旧周西幼稚園横の道を北へ大和田団地の山根を少し登ると右側に「大宮様」がある。この道を進み右に行くと字里見山の裾を巻いて字郡山と字中作の山間を通過して人見

浦に下りる道があった。主に山仕事に使われた山道だったのではないか。  
③大和田字中里から北へ、字合戸・字居山に登り字中ビヨの嶺を更に北に進むと、やがて字権王山のひび坂と交差し字浜にでる。この道も山道だったようだ。

### 第三節 橋梁

#### ①周西橋

明治七年（一八七四）六月、高橋亀吉（屋号・善五郎）が千葉県許可を受け小糸川で渡船業を開業している。

「小糸川渡船の運賃（明治一〇年二月 千葉県）」によると、男女とも一人

〓二厘。五歳以上一二歳未満〓一厘。牛馬一疋〓二厘。馬車一両〓六厘。駕

籠一挺〓二厘。人力車一輛〓二厘など。大正初期には木造の一本橋になった

が小糸川が氾濫するたびによく流失した。記録によると昭和一二年七月、昭和一六年六月にも大雨による小糸川の



氾濫で流失している。修復後は八重原第二海軍航空廠にちなんで橋名称が「廠西橋」と改称された。

この橋も昭和二〇年の大洪水で流失したが、人見区民の寄附、町費、補助金で再建がはかられ昭和二四年五月一〇日、木橋の修復が完成し名称も「周西橋」に戻された。

現在の橋梁は、昭和四八年三月、小糸川河川改修に伴いコンクリート橋梁に改造された。

② 中橋

橋が出来る前は、渡船業が営まれていた。明治四三年(一九一〇)、人見の守勇吉(屋号・叶屋)が東京湾から船で海水を運び、沸かして銭湯を始めたところ評判となり大

木更津警察署に申請した渡船営業願によると、渡船場の位置は、周西村人見字押堀から青堀村大堀字上川間。客及び貨物の渡船賃(昼間平水)満五歳以上一五歳未満〓五厘。満一五歳以上〓壹銭。牛馬壱頭(積荷は無料)〓参銭などで、一番高い荷駄は乗合馬車壱両〓五銭だったようだ。明治二八年頃、木村屋のアンパンは一銭(現在の二〇



昭和 24 年 4 月 23 日 開通式(渡初め)

正五年、守廣治(勇吉の長男)が伝馬船による渡船業を始めた。

○円に相当)。

記録によると大正中中期に鶴岡宅次郎



昭和初期 ピタピタ橋と人見山を望む

(屋号・中橋)が専属の渡守になったが、大正末期に渡し舟から一本橋(通称・ピタピタ橋)に変わっている。

一本橋は川の中に長さ二m位の丸太を一〇数本並列に立て、その上部に小丸太を横に渡し小丸太の上に長さ一〇m、幅約〇、五m。厚さ約五cmの板を

張った橋だった。

昭和二八年、多少の増水でも浸水しないコンクリート橋脚に改造され車の通行も可能になった。

昭和四五年の大洪水による小糸川復旧工事の一環として、鉄筋コンクリートの橋に改造されることになり昭和四九年三月完成した。



昭和36年3月頃の中橋

③人見橋

人見橋が架設された時期については正確な資料が残っていない。明治一五年(一八八二)、東京湾司令部作成地図に橋はないが、神門側の川岸には舟着



小糸川河口(神門:現人見橋付近)渡し場図  
明治15年9月 東京湾司令部作成



き場のようなものが描かれている。

(元鹿野山測地観測所・大滝氏提供)

また、石井為次郎が渡守をしていたという記録が残っていることから、明治一五年の人見・大堀間の交通は渡し船が利用されていたと推察される。

当初、人見橋も木造で他の橋と同様に大雨のときは流失している。特に明治四三年(一九一〇)には人見橋のほか上流の六三橋・釜神橋も流失した。

翌年、木造の橋が再建されたが、大正一〇年にも再び流失している。

昭和二〇年八月、日本軍の上陸用舟艇が流され橋脚に激突し、橋は両端を残し中央はほぼ全壊した。応急処置を施し仮橋として使用していたが昭和二三年、当時の鈴木町長が県に陳情して再建を図った結果、橋は潮による腐食などが考慮され鉄筋コンクリートゲルバー式橋(構造形式が単純で鉄筋コンクリートの単純桁橋に比べ径間を長くでき、更に連続桁形式よりも設計が単純化できるので昭和初期から昭和二〇

年代にかけて数多く建設された)が採用され、昭和二六年七月竣工した。



平成 26 年 人見橋全景

モータリゼーションによる急速な交通量の増加で歩行者の安全が脅かされるようになったため、橋の拡幅を県土木課木更津出張所に嘆願した。昭和四〇年、願いが聞き届けられ既設橋梁の東側に歩道が補強された。また、橋の大堀側に信号機が設置されたのもこの

ときである。

#### ④君津大橋

昭和四九年八月、新国道一六号線(通称産業道路)道路建設の第一期工事として、小糸川河口に木更津・君津・富津を通行する君津大橋(上下一車線)が完成し開通した。



平成 10 年 3 月完成 君津大橋(上り線)

第二期工事は既設道路の海側に並行して進められ、平成一〇年「きみつおほし」が完成した。それぞれ上下専

用の二車線で運用されている。



平成 25 年 君津大橋(空色の鉄骨は送水管)

⑤ 人見大橋 (通称…亀橋)

外箕輪「人見線の小糸川上に橋を架けることになり昭和五九年度から工事に着工、昭和六三年一〇月「人見大橋」が完成した。同月八日には人見自治会ならびに人見土地区画整理組合の主催で高欄除幕式が開催された。

高欄には、人見神社の象徴である妙見大菩薩がお乗りになる使い亀(玄武)



高欄「玄武」



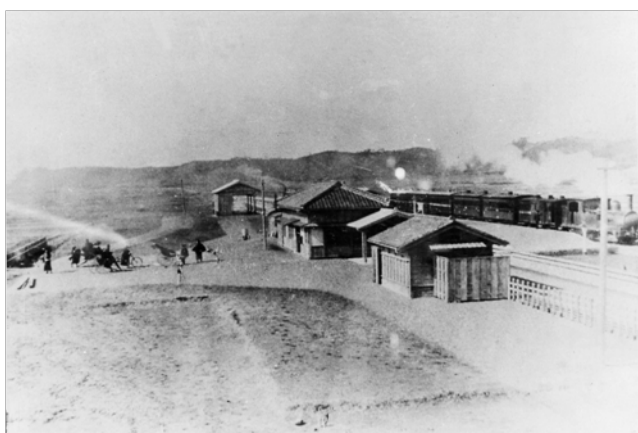
人見大橋

という説もある)が鎮座している。

⑥ JR 鉄道橋

明治二五年(一八九二)六月、鉄道敷設法の改正で北条線(現内房線)が企画された。明治四三年(一九一〇)四月、第一期工事として千葉から木更津までの鉄道敷設工事が開始され約二年の歳月をかけた大正元年八月二一日に竣工した。

第二期工事は上総湊駅まで路線延長



北条線 開業当時の周西駅(大正4年)  
※写真提供:石渡金衛門

され大正四年一月一日、周西駅誕生と同時に煉瓦づくりの鉄道橋が完成し君津・大堀間が開通した。

ちなみに昭和三十一年四月一〇日、駅名が「周西駅」から「君津駅」に、昭和四十七年七月一日には房総西線から内房線に改称された。



平成 19 年 1 月 26 日 D51 「SL南房総」

### ⑦潮止堰

明治二十七年（一八九四）、農民は旱魃に苦しんだ。この惨状を救済するため

水車による灌漑が提案され村民はこの案に賛成した。急遽、粗朶で土手を造り小糸川の流れを堰止め水車用の水路を造った。翌年には相談して水利組合を発足させ、土手も粗朶の代わりに板を立て、流れをせき止め水車も改造して安定した農業が行われた。

しかし、大正一二年九月の関東大震災で灌漑施設が全壊。村民は耕地整理組合を結成し揚水所を馬込に設け、石油発動機を用いて揚水した。ところが、小糸川の河床が年ごとに低下し海水の逆流による塩害耕地が近隣二五〇町歩に及んだ。

昭和一三年、可動式潮止堰が竣工してその効果を大いに発揮したが、昭和二〇年八月の大洪水で堰が基礎より破壊された。終戦後、資材難・資金難の悪条件を克服し三島ダム建設工事の一環として千葉県営灌漑排水事業として承認されたが、昭和二四年度から旧青堀町（富津市飯野・青堀）での海水侵入による塩害防止のため潮止堰造成に



昭和 35 年頃 農業用人見取水堰  
(写真出典:千葉県農協事務所)

着手、昭和二五年度に完成した。その後、昭和四五年頃まで稼働し昭和五六年に撤去された。現在の小糸川沿岸土地改良区飯野揚水機場は昭和五五年三月竣工、千葉県施工となっている。

### ⑧小糸川人見取水堰ゲート

昭和三六年八月一〇日「漁業権譲渡に関する補償交渉」が妥結後、八月二〇日「小糸川左岸法線杭打ち」が始まり、九月一日「千葉建設事務所」が発

足し、八幡製鐵（株）の銑鋼一貫製鐵所建設がスタートした。昭和五〇年三月、工場建設に伴う工業用水確保から千葉県工業用水局が人見取水堰ゲート建設に着手し昭和五四年六月完成、翌年四月使用を開始した。



人見取水堰ゲート  
千葉県企業庁 平成 25 年 4 月撮影

⑨ 水管橋（工業用水）

昭和四五年三月、人見浄水場は木更津南部地区工業用水道の中核となる施設で、新日鐵（株）をはじめ、その他

の企業へ給水を行っている。

第四節 公共輸送

✦ 乗合自動車

大正期には鉄道以外に交通網の整備も進んでいる。自動車会社が各地に設立されるようになったのもこの時期である。

『目で見る木更津・君津・富津・袖ヶ浦の一〇〇年』によると大正二年、日本で二番目に早く乗合自動車が登場した。富津湊地区の笹生萬吉が上総湊・木更津間の営業を開始し、同五年には上総湊・豊岡間（富津）を運行した。

また、『南房総資源辞典』によると、「千葉県で最初の乗合自動車の営業を開始したのは大正二年四月、当時の君津郡湊町の万歳館自動車部で、営業区間は湊町〜木更津港間だった。」と記述している。

昭和二年『千葉県の歴史 資料編 近現代五（産業・経済二）』、千葉県二

〇〇一年の資料「管内自動車輸送」に掲載されている当時の千葉鉄道管理局内のバス路線と運賃資料によると、

木更津 吉田直 木更津〜久留里 19、3哩 七十銭

木更津 君津自動車（株） 木更津〜秋元 14、0哩 百四十銭

青堀 富秀一 青堀〜富津 3、2哩 四十銭

周西 君津自動車（株） 法木作〜周西駅 2、7哩 三十銭

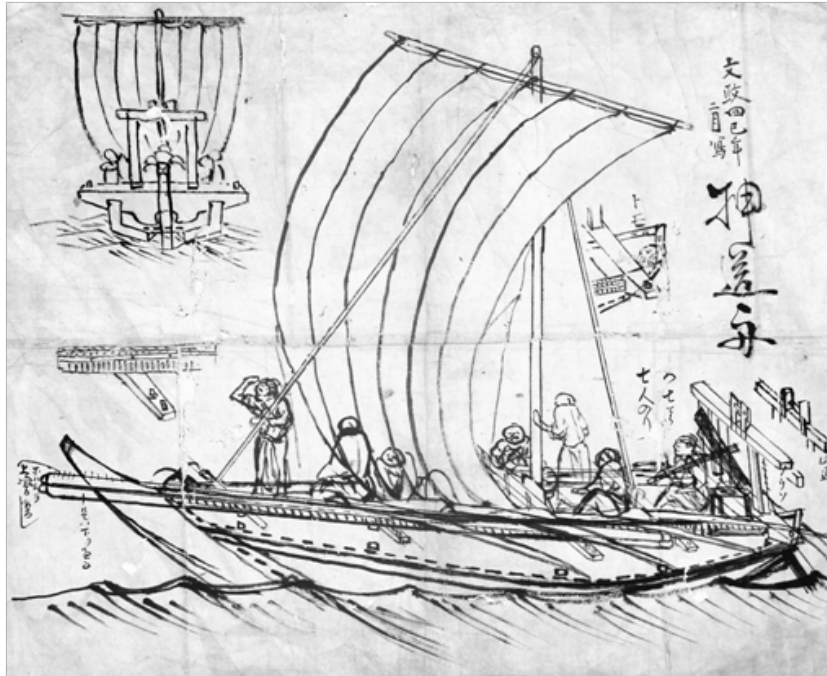
となつてゐる。

平成二六年、日東交通木更津営業所



日東交通ボンネットバス  
写真提供：木更津営業所

への聞き取りでは、房総乗合自動車（日東交通前身）が大正四年、木更津〜富津線の運行を開始したとのことである。



### 押送船の図

勝山調、文政4年(1821)画。館山市立博物館蔵。  
 押送船は、江戸内湾の物資の輸送、特に鮮魚を日本橋の魚市場に運ぶための船である。「七人のり」と説明している。

### 木更津船

上総国木更津村と江戸日本橋本船町の河岸(俗称木更津河岸)を結んだ船である。この船の由来は、大坂の陣に木更津の水主(カコ)二四人が徴発され、うち一二人が亡くなった。水主の遺族の生計を維持するため、この二四人の水主に、木更津近辺の城米(ジョウマイ)を江戸に運ぶ権利を与えたことからだという。その後、城米だけでなく、江戸と木更津の間の人の輸送も認められた。

これが木更津船の起源である。

木更津船は、五大力船が用いられた。

木更津船はもともと船数六八艘で出発したが、しだいに休業する者も現れ、嘉永元年(一八四八)に、実際に稼働していたのは、二四艘しかなかった。木更津船の船主は、南・北の両組に分かれていたが、安永九年(一七八〇)の船主は両組み合わせて二六人(南一人・北一五人)であった。

(出典:『図説・千葉県の歴史』)