

くまがや風土記 2 水のまちくまがや - その2 -

熊谷市史編さん室 新井 端

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 10 年ごろまでのようです。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 3 年（1897）では埼玉県の水車数は 499 基を数え、昭和 17 年（1942）の調査では水車数は 572 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から中流域に限られています。水車の利用目的は、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、近郷では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が普通でした。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ません。

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



押切地区の水車（昭和 10 年代）

炭の調整に際し水車を使用していたのです。これらの水車は「火薬くるま」と呼ばれていたそうです。

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、荒川や利根川の本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い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 56 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っ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三の活躍で知られるように、市域を含む県北部は、米に加え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た。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す。明治 10 年代の資料では、旧中奈良村の米の収穫量が 480 石に対し、大麦 730 石、小麦 135 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 20 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。熱により素材を変質させる恐れが少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の表れのようにです。

全盛期の平均的な水車の規模は、直径 4.5m 程で、臼は回転軸の両側に 4~12 基設置されていました。水車は、水輪の下部に流水を当て回転させる下掛け方式で、強い水流を得るため本流に直接架設したり、真つすぐな専用水路を整備していました。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 13 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、水害や水干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っ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 30 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、文字通り跡形もないという状況になっています。

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ってい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ならぜひ市史編さん室へお知らせください。

(熊谷市公連だより 第 11 号 平成 23 年より)