羽田界隈の今昔

神奈川県との境を為す多摩川河口域（六郷川と称す）には雑色ポンプ所と六郷ポンプ所の吐け口が並んでいるほか、やや離れて羽田ポンプ所と東糀谷ポンプ所とが立地しています。

今回の職場界隈探訪は、これらのポンプ所が集中している羽田界隈の今昔を「渡し場と漁師町」をキーワードにして訪ねることにしました。探訪ルートは、京浜急行六郷土手駅↓ 六郷の渡し跡↓ （六郷川沿いの遊歩道を下る)六郷水門↓ 羽田の渡し跡↓ 羽田の七曲↓ 平和の大鳥居(鈴木新田跡）↓ 穴守稲荷神社↓ 京浜急行穴守稲荷駅 です。

探訪ルートの要所要所には案内板が設置されており、知りたい情報をコンパクトに提供してくれました。

六郷の渡し跡

六郷土手駅の改札を出て商店街を抜けると数分で、六郷川の高い堤防が見えてきます。堤防の手前に北野天神（八代将軍徳川吉宗の落馬を止めたと云う故事から「止め天神」とも呼ばれる）があり、その境内の一角に「六郷の渡し跡」の案内板があります。

『六郷の渡しは、旧東海道における八幡塚村と川崎宿間の渡しで、江戸の玄関口の渡し場として、交通上極めて重要であった。

架橋の記録は、永禄年間（一五五八～一五六九）と慶長年間（一五九六～一六一四）とにある。その後貞享五年（一六八八）に洪水により流出してからは、橋をかけず渡船によって交通が行なわれた。渡しのようすは広重の錦絵や地誌叢書類によってしることができる。

明治七年（一八七四）以降、地元八幡塚村篤志家鈴木佐内によって、木橋がかけられ有料で通行させていたが、数次の流失にあった。

図 -1　六郷の渡しと筏繋場（文政期）

現在の橋は昭和五十九年（一九八四）に架橋されたものである。』

この「六郷の渡し跡」は、昭和五十年に大田区文化財に指定されています。

図 - 1は文政初期に北寿が描いた六郷の渡し場の情景です。渡し船の奥に描かれているのは、上流の奥多摩地方から伐り出された木材を組んで流してきた筏の繋留地です。筏師のための筏宿は、渡し場とともにこの地の繁栄を支えてきました。

写真 - 1は、明治三〇年の木橋時代の六郷橋です。その手前に筏繋場が見えます。

ここに現在では、新六郷橋が架かっていますが、そのたもとに以前の旧い鉄橋の橋頭が移設・保存されていました（写真 - 2）。

六郷川の堤防上にはサイクリング道路が通っており、広い河川敷（一部は緑地公園として整備されているが、水際には野鳥の多い葦原が生い茂っている）を眺めながら河口へ向かって探訪しました。雑色ポンプ所、六郷ポンプ所が相次いで左手に見えてきます。

写真 -1　六郷橋と筏繋場（明治 30 年）

写真 -2　新六郷橋と旧い橋頭

六郷水門

新六郷橋から一・五キロメートルほどでレンガ張りの古色蒼然とした六郷水門に出ます。六郷用水の吐き口です。狛江市和泉で多摩川の水を取水する全長約三〇キロメートルに及ぶ（途中で南堀と北堀に分かれる）この用水は、慶長一六年（一六一一）に完成しています。農業用水としての役割のほか、六郷川への雑排水の排出や物資輸送の運河としての機能もありました。しかし、昭和に入ると田畑が減少し人口が増えるとともに生活排水が増加し、大雨のときなどは排水しきれず、時には六郷川の水が逆流し、浸水する地域が広がってきました。そこで昭和六年（一九三一）にこの水門が設置されたのです。コンクリート製ですが、化粧的にレンガが張られており、遠くからもそれと分かる目立った建造物です。

写真 -3　サイクリングロードと六郷水門

写真 -4　レンガ張りの六郷水門

羽田の渡し跡

さらに一・五キロメートルほどで大師橋（昭和一四年に産業道路が延伸して架橋）に着きます。橋のたもとに船溜りがあり、屋形船や遊漁船が繋留されており（写真 - 5）、羽田猟（漁）師町の雰囲気がようやく感じられるようになりました。

この辺りにかつてあった「羽田の渡し」について、案内板はこのように説明しています。

『古くから、羽田漁師町（大田区）と上殿町（川崎市）を渡る「羽田の渡し」が存在（現在の大師橋下流の羽田三丁目の旧城南造船所東側あたり）していたという。

この渡しは、小島六佐衛門家が営んでいたので「六佐衛門の渡し」とも呼ばれていた。往時、渡し場付近の川幅は約四〇間（約八〇メートル）ぐらいで、「オーイ」と呼ぶと対岸まで聞こえたという。

その昔、徳川家康が狩りに来た帰りに、お供の者と別れて一人でこの渡し場に来たところ、船頭は家康とは知らずに馬のアブミを取ったという伝説が伝わっている。

写真 -5　大師橋（右）と高速大師橋（左）に挟まれた船溜り

ここで使われた渡し船は、二〇～三〇人の人々が乗れるかなり大きなもので、この船を利用して魚介類、農産物、衣料品など、生活に必要な品々が羽

田と川崎の間を行き来していた。

江戸の末には、穴守稲荷と川崎大師参詣へ行き交う多くの人々が、大森から糀谷、羽田を通り、この「羽田の渡し」を利用したため、対岸の川崎宿では商売に差しつかえるので、この渡しの通行を禁止して欲しいと公儀に願い出るほどの賑いをみせていたという。

また、明治後期から昭和初期にかけては、川遊びをする船も往来していた。

物資の交流だけでなく、人々の生活・文化などに大きな貢献をしてきた羽田の渡しは、時代の変化とともに多くの人々に利用されてきたが、昭和十四年に大師橋が開通したことにより廃止された。』

図 - 3の略図の真ん中を走っている「京浜急行」は、本線の蒲田駅から分岐した支線の穴守線のことで、大正半ば頃では、糀谷、大鳥居、稲荷橋そして海老取川を渡った先に終点の穴守の各駅がありました。

高速道路の下を潜ってからは、堤防上の道からやや下がった旧道（旧堤防の上）に降り、羽田漁師町の中心地域に向かいました。「羽田の七曲」と呼ばれた処です。

羽田は漁師町と云われながら、現金のやりとりの激しい商人の町でもあったのです。羽田の渡しを中心にして、大森、糀谷、大師方面から購買の客がやって来たからです。「羽田の七曲」には商店が建ち並んでいましたが、これも羽田漁師町の経済力がバックにあったからです。

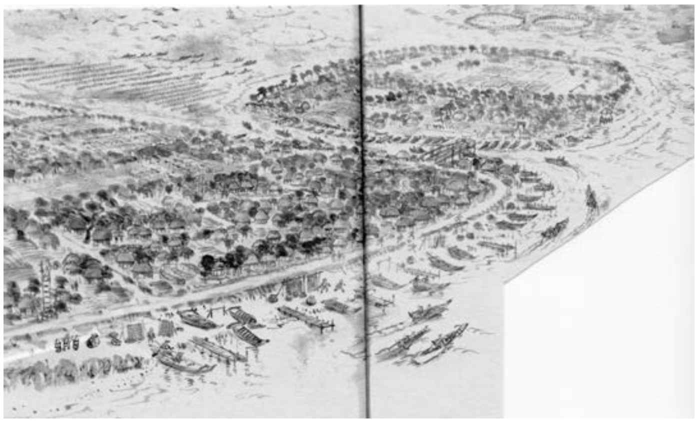

図 -2　江戸時代の羽田漁師町（阿部公洋画）

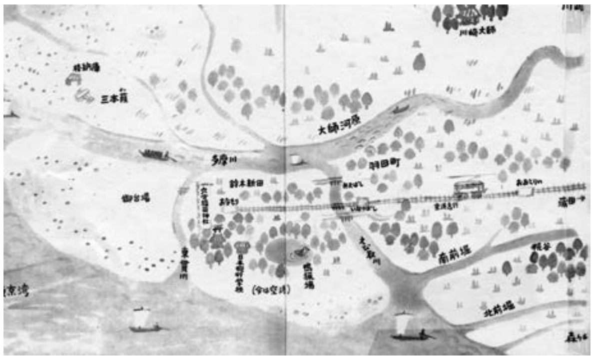

図 -3　大正６年頃の羽田の略図（阿部公洋画）

写真 - 6の道路右端に続いている少し高くなっている塀のように見えるものは、六郷川の旧堤防（レンガ造り）の天端部分です。この道路の右側はかつては河川敷で、左側に漁師町が形成されていました。旧堤防の外側に新しい堤防が出来てから、新旧の堤防間の土地が埋め立てられ住宅地になったのです。その名残りでしょうか、右側の住宅は道路面よりかなり低い処にあります。

写真 -6　現在の羽田七曲

羽田の漁業

再度、大田区の案内板の登場です。

『羽田浦の漁業は、約八三〇年前の平治年間、羽田に七人の落人が住みついたときから始まったと言われている。

江戸時代になってから、漁船、漁師は、参勤交代のときに六郷川（多摩川の河口部）の船橋や補役として、また大阪城夏の陣には軍船として使用された。

この羽田浦は、魚介類の大切な栄養源となる淡水が多摩川より大量に流れ出るため、その周辺は絶好の漁場であった。

この地で水揚げされた魚介類の鮮度は高く、徳川将軍家に献上したり、江戸の町に運んでいた事実が伝えられている。特に羽田洲は、「干潟広大にして諸貝を産し、中でも蛤貝を名産とし、汐吹貝、赤貝多し」と「羽田史誌」

に記されており、古くから多くの貝類が漁獲されていた。
かつて江戸湾内の優良漁場であった羽田浦は、昭和三十年から始まった羽田空港拡張の埋め立てと航路づくりのため、昭和三七年一二月をもって漁業権が放棄された。』

羽田浦は中世以来の海村であり、「魚猟」に従事する「漁師」が定着して生計を営み、「羽田猟（漁）師町」を形成していましたが、一方中世の小田原に居を構える関東の雄、後北条氏に仕える水軍の兵士でもあったといわれています。江戸時代の『新編武蔵風土記稿』には、羽田猟師町が羽田村の内にあり、天正一八（一五九〇）年までは、後北条氏の家臣団に連なる行方与次郎という武士の支配地だったことが記されています。

江戸時代の元禄年間になると、羽田浦には田地が増えてきて、羽田猟師町のなかにも農家が増加してきました。というのは、この地が多摩川の河口という立地条件にあり、肥沃な土砂が堆積してきて、その面積が拡張するにつれて河口の陸地がしだいに農地化していったからです。海村ではありましたが、ここには漁師と農民とが共生する土地柄がつくられてきたのです。

川舟の往来

『空港のとなり町　羽田』（写真：横山宗一郎、本文：宮田登、岩波書店、一九九五年）によると、この界隈を特徴付けるものの一つに砂利船の存在があったそうです。

『漁業のほかに特筆すべきは砂利採取業であった。多摩川の舟運は古くからあり、筏宿や流木集めの伝承もある。明治初年には荷船があった。木場から材木を積んで、羽田で陸揚げする材木運搬業があり、そして砂利船も登場していた。大型の砂利船は荷足と称され、最盛期には約二五〇艘ほどもあったという。

しかし砂利船は昭和七、八年頃から衰退していく。

砂利船とは別に、砂船というものがあった。これは自分で六郷橋近辺までゆき、洲に船をつけて自分で砂を掘り、それを売るのである。かれらは地方出身者が多く、親方の指示にしたがって砂利船や砂船に乗り、働いていた。

しかしこうした砂利の積み替えの労力も、自動車による運送が普及してゆけば当然不要となってゆき、砂利船の並ぶ懐かしい風景も、ついに羽田から消えてしまったのである。』

羽田の海と漁師町の風情

この近くの萩中で少年時代を送った石川利夫氏の著書『昭和の風景 - 蒲田・羽田界隈と京浜電車』（国際書院、一九九三年）に、昭和初め頃のこの界隈の様子が具体的に描写されています。

『小学校への道すじの六間堀周辺には、海苔を乾す葭簾が並んでいる光景が目についた。そこから南前堀・北前堀辺りの北糀谷から森が崎の方にかけて海苔の産出が盛んで、日だまりに黒びかりした二十センチ角の乾海苔の行列は、この界隈の冬の風物詩であった。日差しの強い日には午後遅くまで乾していて、子どもまで動員して忙しく取り込む風景もみられた。…

小学校の先は羽田の漁師町で、六間堀のほか海老取川など小舟（べか）が舫い入り交う入江や掘割りが多く、多摩川沿いには、岸からいくつもの板掛けの桟橋が突き出て、大小の漁船やはしけ風の舟が泊まっていた。海老取川沿いに弁天橋とか稲荷橋とか河橋の多い活気のある街すじだったことを覚えている。…

私の当時は、頑丈なコンクリート壁の堰堤沿いに、低く漁師の家が軒を列ね、魚網を干し繕う風景や、街路をちょっと外れると、貝殻をひいた路地小道から独特の臭いと雰囲気がただよっていた。そして、その先に遠浅の干潟をもつ羽田の海がひらけ、干潮のとき

写真 -7　アサリを採る（横山宗一郎撮影、昭和 29 年）

は歩いて際まで行ける燈台が望めた。いわゆる羽田の燈台である。海水浴もできたし、春夏は弁天橋の袂から潮干狩りの舟が出ていた。また、干潮どきには穴守の海岸沿いに貝を掘るマングァ（熊手風のもの）や網などを商う小屋掛けの休憩所を通り抜けて干潟に入り、自由にあさりや蛤が採れたし、秋から冬には一面に海苔篊が張りめぐらされる豊かな海辺であった。』

風呂屋と駄菓子屋

先に紹介した『空港のとなり町　羽田』には、羽田の漁師たちの日常生活も述べられています。

『以前羽田の町中を歩いていると、各町会にはほぼ一つの割合で風呂屋があった。これには漁師たちの日常生活が反映している。かれらは海でシオタレル（塩垂れる）といって、海水をいつもあびているから、毎日湯につかる必要があったのである。…

そして、一風呂浴びてから風呂屋の裏手にある駄菓子屋に集まった。この駄菓子屋というのは、子ども相手だけでなく、ちょっとした座敷のある店で、漁に出た若者たちの遊び場を兼ねているという独特のスタイルをもっていた。冬はコタツがあり、お酒におでん、夏には店先に縁台が置かれ、氷水を飲んだ。毎晩一〇時頃まで、若者たちが花札や将棋などに興じていたという。風呂屋と駄菓子屋も、いわば漁師たちの日常的不安解消のやすらぎの装置だったのである。』

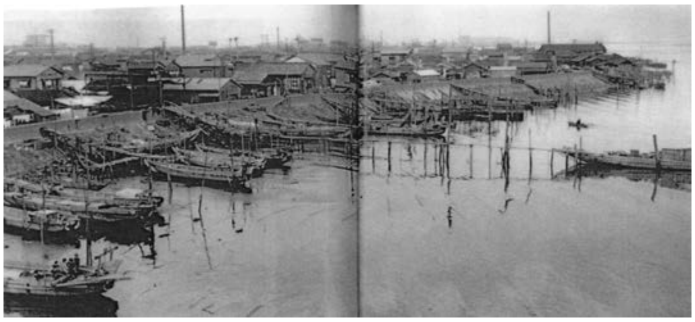
写真 -8　羽田猟師町（横山宗一郎撮影、昭和 31 年）

穴守稲荷神社

京浜急行の穴守稲荷駅から四〇〇メートルほどの処に鎮座する穴守稲荷神社（羽田の穴守さん）の境内に立つ案内板に、このような由緒が書かれています。

『文化文政の頃（一八一八年）、鈴木新田（現在の空港内）開墾の際沿岸の堤防しばしば激浪の為に腹部に大穴を生じ、これより海水浸入す。ここに於て村民相計り堤上に稲荷大神を祭った処神霊のご加護により風浪の害なく五穀豊穣したと云う。「風浪が作った穴の害より田畑を守り給うた稲荷大神」として穴守稲荷大神と尊称する。…

請願の霊験もあらたかなるを以って全国崇敬者の信仰篤く明治、大正、昭和にわたりて最も隆昌を極める。

昭和二十年終戦にのぞみ羽田空港拡張の為、従来の鎮座地の現空港内より現在の地に遷座する。』

かつてこの神社は、先ほどの図 - ３の京浜急行の終点穴守駅を降りてすぐの処に鎮座していました。その参道の中ほどにあった「横山せんべい店」で生まれ育った横山宗一郎氏は、このように回想しています。

写真 -9　現在の穴守稲荷神社

写真 -10 穴守稲荷神社の絵葉書
（スタンプの日付は明治 43 年）

『昼間は善男善女で賑わう穴守の門前町は、夜になれば名入りの献灯に火が灯り、芸者の三味と太鼓が響くなまめかしい町に変わる。…　花柳界言葉や縁起をかつぐしきたりなど、中学生の私には興味深かった。
　昭和六年の夏、穴守稲荷の裏手に民間飛行場ができた。正式名は東京飛行場だったが、私たちは羽田にできた飛行場だから羽田飛行場だと自慢にしていた。』

突然の立ち退き命令

　昭和二〇年八月十四日、ポツダム宣言を受諾した日本は、八月一五日に無条件降伏しました。八月二八日には連合国軍マッカーサー元帥が厚木に到着し、ただちに総司令部（GHQ）が設置されました。九月一三日には羽田の東京飛行場の引き渡しを申し入れ、二一日には海老取川以東の住民に対し、四八時間以内の立ち退きが命じられたのです。
　当時、対象となった住民は鈴木町、穴守町、江戸見町の三つの約一二〇〇世帯、三〇〇〇人余といわれています。蒲田区長から「緊急命令ニ依リ立退ヲナシタルモノナルコトヲ証明ス」という一片の家屋立退証明書が発行されただけでした。
　当時の模様を古老たちは次のように語っています（『空港のとなり町羽田』）。
『駐在が進駐軍に呼ばれて、すぐ帰ってきて、今晩六時から強制疎開だよと。だから早く荷物を片付けた方がいいよと言われたんですよ。それから、今度灯台官舎のそばの倉庫の見張り台へ上がって、今みたいにマイクがないからメガホンでどなったんですよ。』
『最初は、二四時間で立ち退けと言ったんだよ。町会の連中が、進駐軍にもう少し時間をくれないか、なんとかならないか、とちょっと言ったことがあるんですね。』
『穴守の町は空襲で焼け野原と化していた。父と母と三人でバラックを建ててホッとした矢先、進駐軍からの緊急立ち退き命令が伝達された。移転は九月二一日と二二日の昼間だけという。私たちは夢中で焼け残った荷物をまとめると、海老取川を渡った。さいわい羽田猟師町には小学校の同級生が多く、あれこれ親身になって世話してくれたおかげで、やっと家業のせんべい屋を再開することができた。』
　稲荷橋を渡ったすぐの処にあった穴守稲荷神社の大鳥居だけは取り壊されずに、今も建っていますが、そこに「東京国際空港記念建造物　羽田平和の大鳥居」と題するこんな説明板が立っています。
『羽田空港1丁目2丁目、この地は、大田区指定文化財鈴木新田跡（史跡）となっている歴史ある場所です。此処に、平和の大鳥居が位置付けられて有るのです。鳥居はこの地の守り神であり、この地の歴史と文化をも伝えている羽田のシンボルです。』

写真 -11　稲荷橋と羽田平和の大鳥居

江戸前漁業の終焉

　水産庁に長く勤められた長崎福三氏は、その著『魚食の民‐日本民族と魚‐』（北斗書房、昭和五六年）の中で、羽田浦を含めた江戸前の漁業の終焉について次のように概説しています。
『戦時中および戦後の一時期は、漁業活動が低下し生産量も減少した。一方、都市の荒廃と工業活動の停止のため海の水は著しく清浄化された。そして他産業にさきがけて漁業は急速に復活し、昭和二五年には漁獲量は一万八〇〇〇トンに達し、その後も年々伸び続けた。しかし、この頃から

諸産業も芽をふきはじめ、工場の活動が始まった。昭和二四年の港湾法制定以後、東京港の拡充は急速に進められ、沿岸周辺の工場の活発化と共に再び水質の変化が目に見えはじめた。

昭和三〇年頃にはすでに打瀬、桁網などの漁業が姿を消し、品川湾の目玉商品であるのりの養殖も不作年が続発し、衰退の一途をたどり、のり漁場はしだいに沖合に移動せざるをえなくなり、大森地域のあさり、はまぐり、羽田洲の各種貝類はもとより江戸川沖、葛西の三枚洲ですら、はまぐりの減少を見るようになった。そして、昭和三一年に公布された首都圏整備法は漁業を抹殺することになる。東京港および港湾区域の拡張・整備のため昭和四五年を目途として四四四〇万平方メートルの埋立が計画された。これは内湾漁業が姿を消すことを意味している。…

昭和三七年十二月を以って、内湾漁業はその幕を閉じた。そしてここに設定されていた漁業権漁業は抹殺されたことになる。この海で生まれたあさくさのりの養殖用のそだも三八年以降姿を消し、あさり、はまぐりも自然放任となった。この時点で内湾地区に一七組合、組合員数にしてまだ約五〇〇〇名の漁夫がいたが、四〇年度には一二組合が解散した。

かつて豊饒な海であった品川湾は、こうしてその漁場としての歴史を閉じたことになる。』

時ならぬ漁業補償問題

その後の羽田飛行場の拡張工事に当たっての様々な人間模様を、綿密な取材を基にドキュメントタッチで描いた『羽田空港物語 - 極限に挑む技術者たち - 』（上之郷利昭、講談社、一九九七年）によると、この海域の漁業補償問題は、実際には複雑に長く尾を引いていたことがわかります。

『問題は、新A滑走路突端の八ヘクタールの埋立予定地でした。この海域の漁業権は、当時から数えて二〇年前に補償と引き替えに放棄されていたはずなんですが、その後もあさり漁やはえなわ漁で生計を立てている漁業関係者がかなりいたんです。…

東京都と地元の漁民や漁業関連団体との間が比較的スムーズにいっていたのは、都が廃棄物埋め立てのための環境整備基金を積み、その利子を財源に浅場委員会を発足させていたことにありました。』

『当時、東京都が行なおうとしていた浅場事業は、羽田空港の外周護岸約七㎞を取り囲むように、かつてあった浅場を回復させることで、羽田沖埋立地の拡張によって失われた自然環境を取り戻そうというものである。干潮時には護岸から五〇メートルにわたる干潟ができるよう設計された。河口に近い干潟の生命活動の活発さは陸の畑以上だといわれる。ここに、アサリやハマグリなどの稚貝を放流して、わかめの藻場を造ることで、プランクトンの豊富な海を造りあげ、アナゴやカレイ、ハゼ、ガザミといった魚介類の生息にも適した環境を造りあげようというものだ。…』

『羽田の場合はそれよりさらに権利の主張者側に有利であった。なにせ、いったん漁業補償をしたはずの東京都自身が自らの手で再び漁業権を生じさせるような施策を推進しており、しかも「沖合い展開」が開始されるまでの長い間、建設残土投棄場周辺における漁業を黙認していたのである。それればかりでなく、漁礁を造ったり、稚魚を放流する作業を、漁業組合に委託して行なわせていた。これは消滅したはずの漁業権の復活を間接的ながら認めたことにほかならない。』

そう言えば、羽田の七曲の六郷川沿いに羽田漁業協同組合の看板を掲げた建物が建っていましたし、また、穴守稲荷神社に至る商店街でもこの漁協とタイアップしていることを表示している飲食店を幾つか見かけました。新鮮な江戸前の魚介類（アナゴやアサリなど）をうたい文句にしているのでしょう。

参考文献（文中で明記したものを除く）

「大田の史話」大田区
「大田の史話　その2」大田区
「羽田の漁師」ぬぶん児童図書出版
「羽田の空に飛行機がとんだ」ぬぶん児童図書出版

「東京さわやか散歩」山と渓谷社

探訪余話

戦時中、第八航空教育隊に入隊し陸軍魁隼特別攻撃隊員であった三田鶴吉氏が書かれた『立川飛行場物語』（西武新聞社、一九八三年）に、「日本飛行学校創立　大師河原・三本よしに産声」の項があります。「三本よし」とは、図-3の左上に飛行機と格納庫が描かれている「三本葭」のことです。羽田の地に誕生した「日本飛行学校」の設立の経緯が詳しく述べられています。

『その（大正五年）頃、友野直二さんという資産家が、航空機発達の基である発動機の研究に当時の金で三万数千円も注ぎこんでいました。この友野さんが飛行機の製作と飛行士の育成は不可分であると考え、自動車学校（蒲田海岸の干潟に立地）の相場有さん（栃木県の資産家の生まれ）に飛行学校の創立を呼びかけたのです。

日本飛行機製作所専属飛行学校、つまり日本飛行学校です。格納庫と飛行場の場所は多摩川河口の通称「大師河原三本葭」というところで、いまの羽田空港名物の赤い鳥居のある付近ということです。この鳥居がなんの鳥居か知らぬ人も多いようですが、穴守神社のもので、羽田の海岸の古い社のものであります。この穴守稲荷の境内続きに「かなめ館」という古い料亭があり、石関さんという古い土地の名望家がこの付近一帯をもっておられました。

石関さんは相場さんと相通ずるものがあって、相場さんが将来の交通は航空であるという考えを話しますと「私もそう思う。私のものはなんでも使いなさい、建物もどんどん使いなさい」と励ましてくれたのだそうです。

そして「かなめ館」を事務所として工場もつくり、教室と寄宿舎にもあてて、日本最初の飛行学校の認可申請書を東京府の教育局へ提出するまでに進んだのです。そして、若冠二十歳半ばの相羽さんが校長になったのです（大正五年八月創立）。…

そのころの飛行機はキャメロン式という複葉の練習機で、プロペラもゆるいS字形のもの、二十五馬力全長六メートル、自重三百二十キログラムの小型機でしたが、三千八百円ぐらいしましたので、学校経営も容易ならざるものでした。

大正六年九月末ごろから全国的に降り続いた雨は十月一日に暴風雨となって大きな災害をもたらしました。その日、東京湾一帯を襲った高潮は飛行機も格納庫も全部流出してしまったのでした。… この高潮は民間の飛行学校にとって大きな打撃で、真に手痛い天災でありました。…

相羽校長は、自動車学校に力を入れ、アメリカからの自動車輸入なども手がけながら、飛行機講義録と発動機実習だけで切り抜け、大正十年に自動車学校に航空科を併設し、日本飛行学校の再興を図りました。

… かくして、大正一二年六月に東京府立川村の立川飛行場の一角に移転はしましたが、日本飛行学校は再生したのです。…

羽田にあったこの日本飛行学校跡地が羽田空港のもとになり、その礎をきづいたのが相羽有さんを中心とする人たちであったわけです。』

写真-12　複葉の練習機

（文責　地田）