

明治中期の岐阜県美濃地域における 諸船の利用規定にみる河川利用

三 浦 聡*

I はじめに

近世以前では、大河川に橋を架けることは非常に難しいことであった。今ならば、どんな大河川でも高度な技術をもって容易に橋を架けることができる。そして、河川を交通の「障害」と認識することは、今日では、少なくなってきた。しかし、近世以前の人々にとって、交通の面での河川は、陸上交通の「妨げ」そのものであった。そのため、河川を通航する上で、重要な交通手段のひとつとして挙げられるのは「船」の存在である。近世以前において、河川と共存していた人々にとって、「船」は、生活の一部として必要不可欠な存在であった。また、道の代わりとしての機能だけでなく、陸路では時間と労力をかけてしまう中・長距離の移動を容易にしたり、一度に大量の荷物を上流から下流、下流から上流へ運ぶことも可能であった。さらに、船は人々の行動範囲のみならず、物の流通範囲も広げるものである。すなわち、船は地域と地域を結び付ける役割を持っており、舟運について目を向けることは、河川を利用する人々及び地域の生活の背景を知ることにつながる。そのような地域の一つとして挙げられるのが、特に、濃尾平野における、木曾川・長良川・揖斐川の三大河川の流れる木曾三川流域地帯である。

これまでの河川交通や河川水運に関する研究をみると、近世におけるものが多い。その理由として、近世になって街道の整備が頻繁に行われるよ

*愛知教育大学情緒障害児教育教員養成課程

うになり、陸上交通の障害としての河川の存在が、様々に河川交通の諸規定を生むものとなったと考えられる。しかし、近世における河川舟運についての研究は全国的にみても多々あるものの、近代を対象とした研究が少ない。それは、これほど人々との生活の中で渡船に代表される船が深く関わっているこの木曾三川地域においてもいえることである。その理由として、それに関する史料が少ないことが第一に挙げられると思われる。そのため、いまだ究明されるべき問題点は数多く存在し、これからよりいっそう研究を進める必要がある。

II 研究の目的・方法と研究対象地域の概要

1 研究の目的・方法

今回、岐阜県立図書館蔵の史料『警察署直轄渡船場・乗客船・荷船取調書』（以下、『取調書』と略記）を使用する。そして、本史料における渡船・荷船・乗客船・筏の様々な記載事項の諸規定を明らかにする。さらに、それを図化することで視覚的にも明らかにし、渡船・荷船・乗客船・筏にみる利用規定の記載事項の郡別による地域の関連性の観点も織り交ぜ、考察することを目的とする。

本史料は1881年（明治14）における単一年次の渡船・荷船・乗客船・筏についての利用規定の記録が各警察署別に記載され、それらが集められたものである。以前、黒川（1984¹⁾の木曾三川地域の舟運の研究において、本史料は使用されている。しかし、その研究において、本史料の詳細な部分に関する記述がなされておらず、本史料の内容を

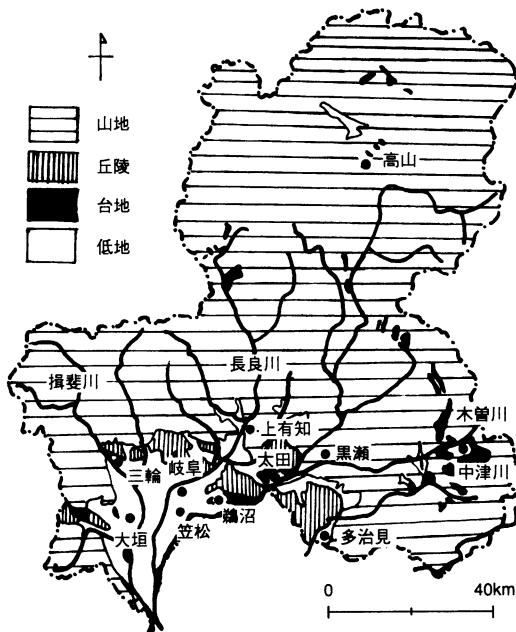


図1 岐阜県の地形区分

(日本地誌研究所(1969)日本地誌12 愛知県・岐阜県, p.382より作成)

詳細に分析し明らかにしていく余地がある。それがこの史料を選んだ一つの理由である。もう一つの理由は、本史料が、1887年(明治20年)のオランダ人技師ヨハネス・デ・レーケとヨーロッパの最新技術を学んだ若手技術者らが計画立案した、木曾三川を分流するという、明治改修と呼ばれる大工事の前の史料だからである。この明治改修²⁾によって、木曾三川地域の河川流路が大きく変わった。また、この工事は、約2900haの土地が必要となり、約1800戸もの家屋が移転をし、立ち退きを余儀なくされた村々も存在した。そして、この時の工事がほぼ現在の流路のもととなったのである。そのため、この史料を選ぶ意義は大きいのである。

本史料は高山警察署記載を除くと、すべてが岐阜県美濃地域における1881年(明治14)当時の各警察署の諸船の利用規定に関する報告書をまとめたものである。全312ページであるが、その内の223~228ページに記載のある高山警察署記載の分

- | | | | |
|------|------|------|------|
| ①池田郡 | ⑥郡上郡 | ⑪各務郡 | ⑮中島郡 |
| ②大野郡 | ⑦加茂郡 | ⑫方縣郡 | ⑯安八郡 |
| ③本巢郡 | ⑧恵那郡 | ⑬席田郡 | ⑰不破郡 |
| ④山縣郡 | ⑨土岐郡 | ⑭厚見郡 | ⑱多芸郡 |
| ⑤武儀郡 | ⑩可児郡 | ⑲羽栗郡 | ⑳海西郡 |
| | | | ㉑石津郡 |

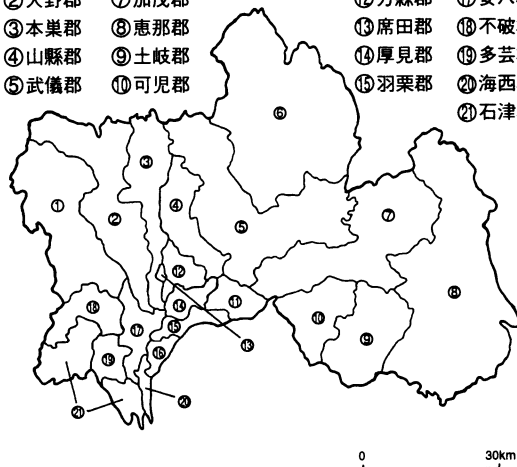


図2 明治中期の美濃地方の郡境(明治9年)
(旧高旧領取調帳中部編より作成)

の分析・考察は除いた。その理由として、高山警察署は飛騨地域に属し関係する河川が木曾川・長良川・揖斐川及びそれらの支流のいずれでもなく、飛騨地域の記載があるのは当警察署のみの6ページ分だけであり、記載データがあまりに少なく、他警察署記載事項との関連性をもった分析・考察が非常に困難なためである。

2 研究対象地域の概要

今回の研究対象地域としては、1881年(明治14)の美濃地域が対象となる(図1, 2)。木曾三川地域は、非常に水に恵まれている反面、洪水の常襲地域でもあった。この地域は、一般に輪中と呼ばれ、家屋や農地などを堤防によって囲まれている

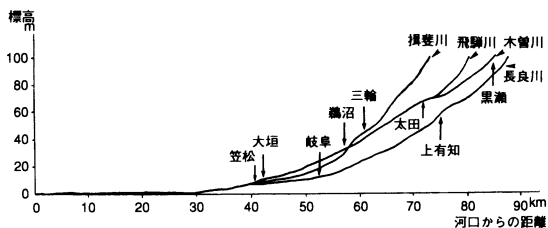


図3 木曾川・長良川・揖斐川・飛騨川の河床勾配
(黒川利之(1984), 近代木曾三川地域における舟運とその変化, p.12より作成)

地域である。まさにこの地域では、水との共存が生活そのものであり、特に船の存在が欠かせないものであったことがわかる。

美濃地域を流れる河川をみると、全部で5水系が確認できる。それらは、木曾川水系・長良川水系・揖斐川水系・土岐川水系・矢作川水系である。

図3は木曾川・長良川・揖斐川・飛騨川における河床勾配を示している。これより、飛騨川を除くどの河川も、河口からおよそ30kmのところまで勾配はほとんど無く、それより上流から勾配が徐々に大きくなっている。その中でも、長良川の河床

勾配が最も緩やかである。また、揖斐川においては、河口からおよそ60kmのところまで急に勾配が急となっている。そして、木曾川と飛騨川の合流地点は、かなり標高の高い場所になっており、木曾川では、その地点から数kmの上流部分は、短い距離ではあるが、勾配が緩やかになっている。この河川勾配を考えることは、諸船が航行する際の通航を考える上で非常に重要なことである。

Ⅲ 史料『取調書』の記載事項の分析

本章では、1881年（明治14）の史料『取調書』

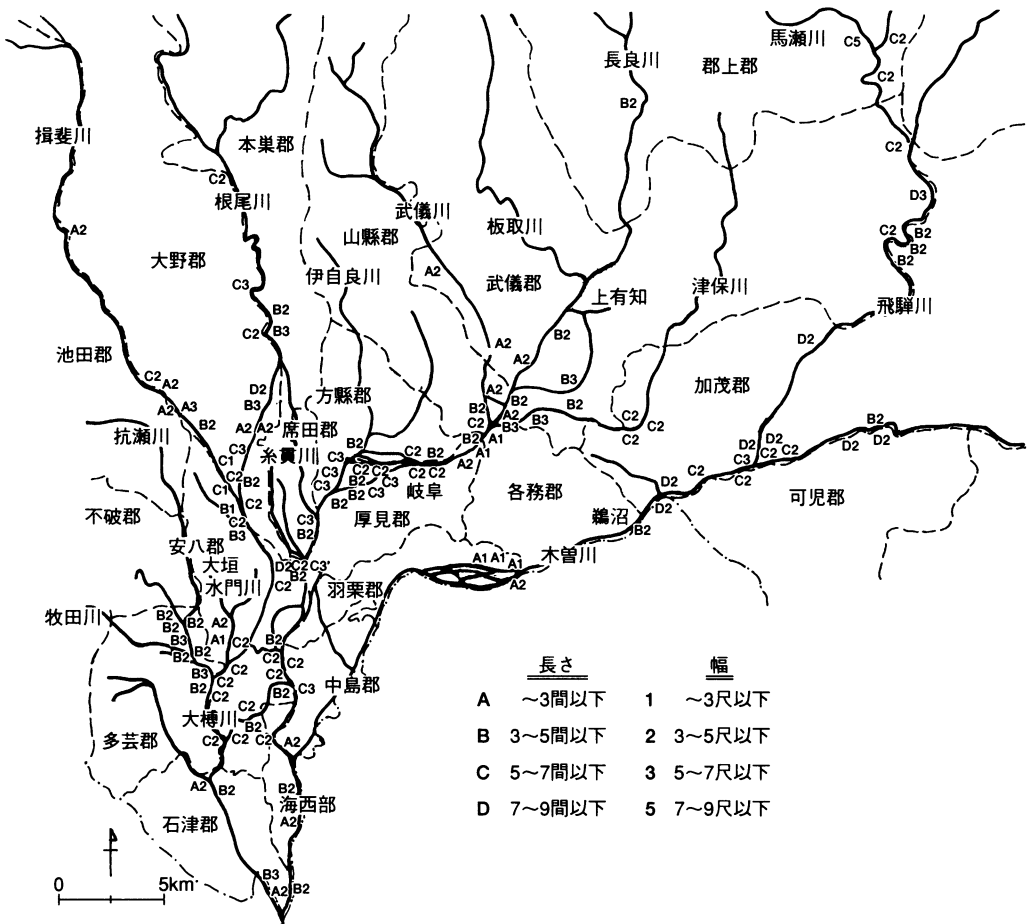


図4 美濃地域における渡船の規模の分布
 (史料『警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書』より作成)

の記載事項を、渡船・荷船・乗客船・筏に分け、それぞれの往復先、船（筏）の規模や最大乗船者数等の諸規定、及び夜の通船の可否や水勢による通船の可否等の運航諸条件の点から分析する。ここでは、その中からのいくつかを取り挙げて示す。

1 渡船

史料「取調書」における渡船の記載のある警察署は14か所である³⁾。

1) 渡船の規模

図4は、美濃地域における渡船の規模（長さ・幅）の分布を示すものであり、同渡船場に2艘以

上の渡船がある場合は、最も大きい渡船の規模のものを示してある。この図から分かることは、愛知県葉栗郡と羽栗郡の県境を流れる木曾川の網状地と厚見郡と方縣郡の郡境を流れる長良川の網状地との渡船の規模の違いである。木曾川の網状地では船の長さは、どの渡船も3間⁵⁾であり、幅は2尺8寸～3尺7寸の間であるが、長良川の網状地での船の長さは4間～6間5尺5寸、幅は3尺6寸～7尺の規模であり、長良川の網状地での渡船の規模は、木曾川の網状地のそれのおよそ倍である。また、長良川の網状地の北東部にある、長良

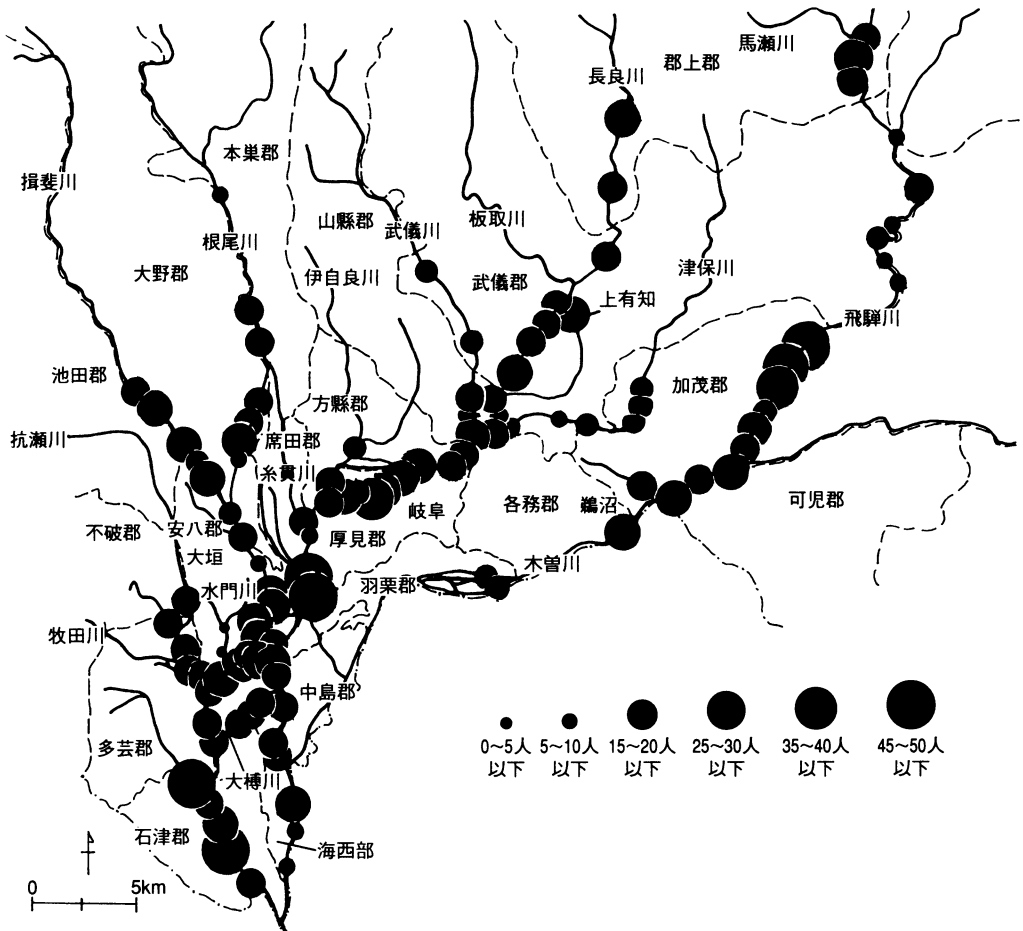


図5 美濃地域における渡船の最大人員の分布
 (史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

川と武儀川・津保川の合流する厚見郡・山縣郡・武儀郡・各務郡の郡境の地域では、長良川の網状地よりも全体的に小さくなっている。多芸郡及び安八郡南部では、船の規模はほぼ一定の規模で分布しているが、安八郡北部から大野郡や本巢郡にかけての揖斐川中流域及び糸貫川流域では、多種の規模の船が散在する。

そして、木曾川・長良川中流域では、揖斐川中流域とは違い、船の規模は地域ごとに、比較的一定していることである。また、木曾川と飛騨川の合流地域では、木曾川網状地の渡船の規模と比べると、幅はおよそ1尺ほど大きくなっているが、長さがその倍近く、もしくはその倍以上となっており、網状地から上流に向かっていくにも関わらず、船の規模は全体として顕著に大きくなっていることが分かる。さらに、飛騨川の中流域を見ても、長さが5間～7間、幅が4尺～1間と、規模にはばらつきがあるものの、木曾川の網状地に比べ、船の規模が大きいことが分かる。

2) 渡船の最大人員

図5⁷⁾は、美濃地域における渡船の最大人員の分布を示すものである。これより、厚見郡と方縣郡の郡境付近の長良川網状地の渡船の最大人員の規定数が全体的に他の地域に比べ、大きいことが分かる。また、木曾川・長良川・揖斐川下流域の石津郡及び、厚見郡茶屋新田村における2渡船をみても、その規定数の大きさは顕著で、この2地域を除くとほとんどの地域で、さほど大差無くおよそ20人が平均的な最大人員の数値である。高須警察署記載の揖斐川を通り、石津郡西駒野村と同郡東駒野村を結ぶ西駒野渡し及び石津郡安田村と同郡太田村を結ぶ安田渡し、笠松警察署記載の堺川・小熊川・隅田川を通航し羽栗郡西小熊川と厚見郡茶屋新田村を結ぶ三文渡し、大垣警察署墨俣分署の長良川を通り、安八郡墨俣村と厚見郡茶屋新田村を結ぶ墨俣渡しの4渡船が最も大きい50人もの

最大人員の渡船である。それとは逆に、大垣警察署記載の水門川を通航する、安八郡川口村と同郡今福村を結ぶ村上渡し及び、安八郡築捨村と同郡川口村を結ぶ2渡船が最大人員が最も小さく3人の渡船である。

そして、木曾川中流域・長良川・津保川・飛騨川などの渡船の最大人員の分布において、諸河川において、最大人員の規模がある程度まとまっていることが分かる。武儀川及び津保川を通航する渡船の最大人員は、8～15人と他河川と比べると小規模である。飛騨川では、下流域と上流域との最大人員の差が上流になるにつれおよそ5～10人小さくなっているのが分かる。また、木曾川と飛騨川の合流地域は最大人員15～30人もの規定で、渡船場の分布密度が高いことから、渡船の利用が頻繁であることが考えられる。関警察署金山分署における馬瀬川を通航し郡上郡岩瀬村と同郡祖師野村を結ぶ岩瀬渡しは、両村間の距離が離れているため対岸を結ぶのではなく、航路的な性格を持った渡船であり、その渡しでの最大人員40人の規定は、この渡船の存在の重要性を示していることが分かる。

2 荷船

史料『取調書』における荷船の記載のある警察署は9か所である⁸⁾。ただし、最大荷量について、岐阜警察署及び太田警察署でしか記載がみられない。水勢による停船条件では、御高警察署においては不記載である。

1) 岐阜警察署管内における記載の荷船の往復先

岐阜警察署における荷船の往復先の記載上の発地は、厚見郡・^{かたがね}方縣郡を中心に^{やまがた}山縣郡・^{はぐり}羽栗郡・^{かかみ}各務郡まで及んでいる。図6は、岐阜警察署記載にみる荷船の往復先を示している。この図より多くのことが分かる。長良川を通航する厚見郡・方縣郡におけるほとんどの村々及び、桑名及び名古屋との荷船の往復がほとんどを占める。また、長

良川の網状地域の村々では、大垣及び安八郡墨俣村との往復が多い。さらに、山縣郡の村々では、厚見郡富茂登村との往復が多く、山縣郡の村々にとって、富茂登村はひとつの拠点であると考えられる。そして、方縣郡の伊自良川流域の村々では、伊自良川流域内での往復、木曾川の網状地域の村々

では、羽栗郡内の村同士や各務郡鵜沼村との往復が多く、そのつながりが局地的である地域もある。

2) 荷船の規模

岐阜、大垣、鳥田、北方警察署、大垣警察署墨俣、北方警察署三輪分署、御嵩、太田、関警察署管内記載にみる荷船の規模の分布について述べる

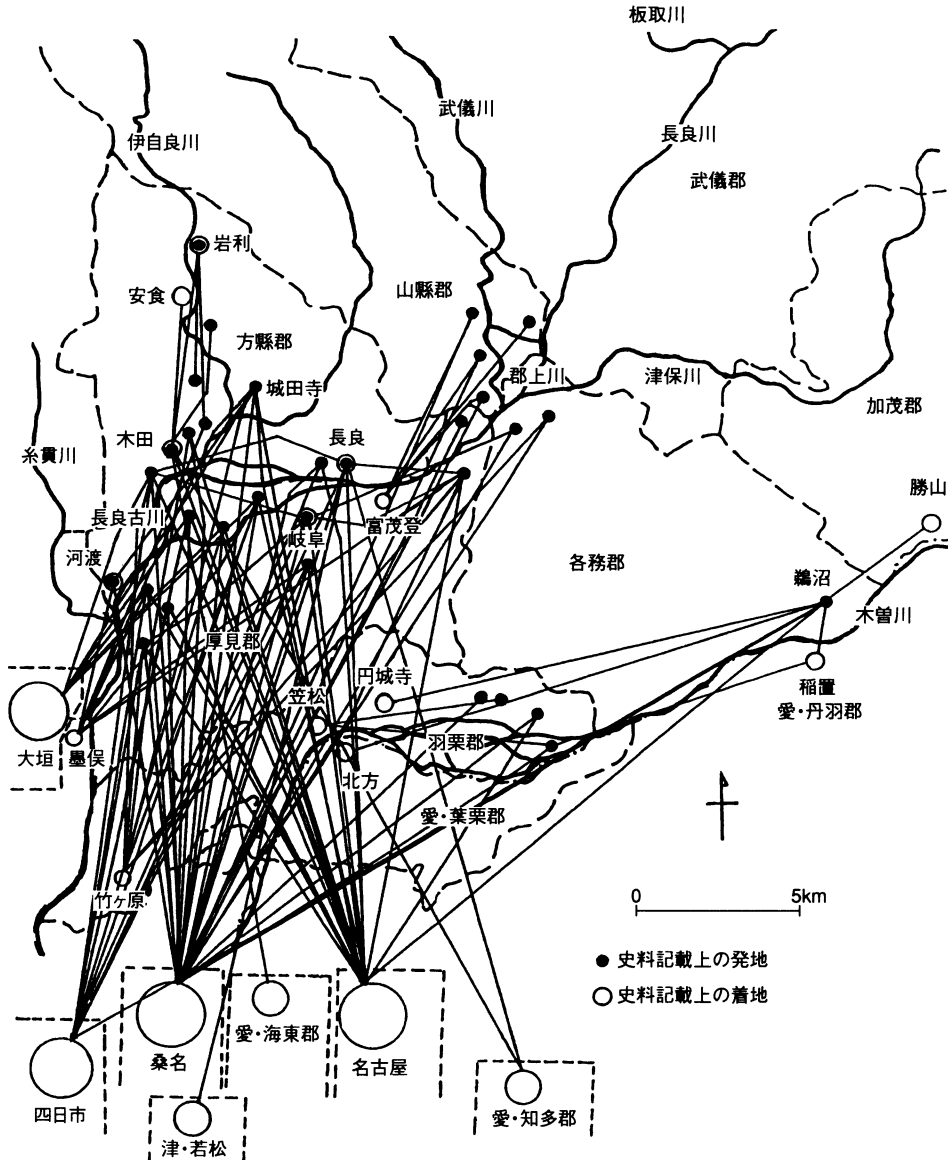


図6 岐阜警察署管内記載における荷船の往復先の分布
(史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

と、厚見郡岐阜町や方縣郡長良村のある長良川の網状地付近の村々における使用される荷船の規模は、他の地域に比べ全体的に大きいことが分かる。また、長良川・武儀川・津保川・板取川の合流地域、飛騨川・木曾川の合流地域、土岐川流域においては、大体において同じ規模の荷船の分布がみられる。また、大垣を中心としておよそ半径5kmの地域においては、様々な規模の船の分布がみられる。渡船の規模を比べると、長良川網状地ではやや荷船の方が大きめだが、全体的に見ると、渡船のそれとあまり規模は変わらない。

3) 荷船の最大荷量

最大荷量について、図7はそれぞれ岐阜警察署

管内及び太田警察署管内記載にみる分布を示している。これらより明らかに分かるのは、長良川の網状地及び木曾川の網状地から上流地域になると、最大荷量の数値は半分以下に減ってしまっている。これは平地から丘陵地もしくは台地への地形の変化から船の最大荷量にも影響が出ているものと思われる。また、伊自良川及び武儀川の長良川支流域においても本流と比べても同様なことが言える。1貫の重さはおよそ3.75kgと換算されるため、長良川本流では、およそ4500～12750kgの間までの荷物の運搬が可能であったことが分かり、かなりの荷総量があったと考えられる。また、長良川支流域や丘陵地や台地が広がる長良川及び木曾川の

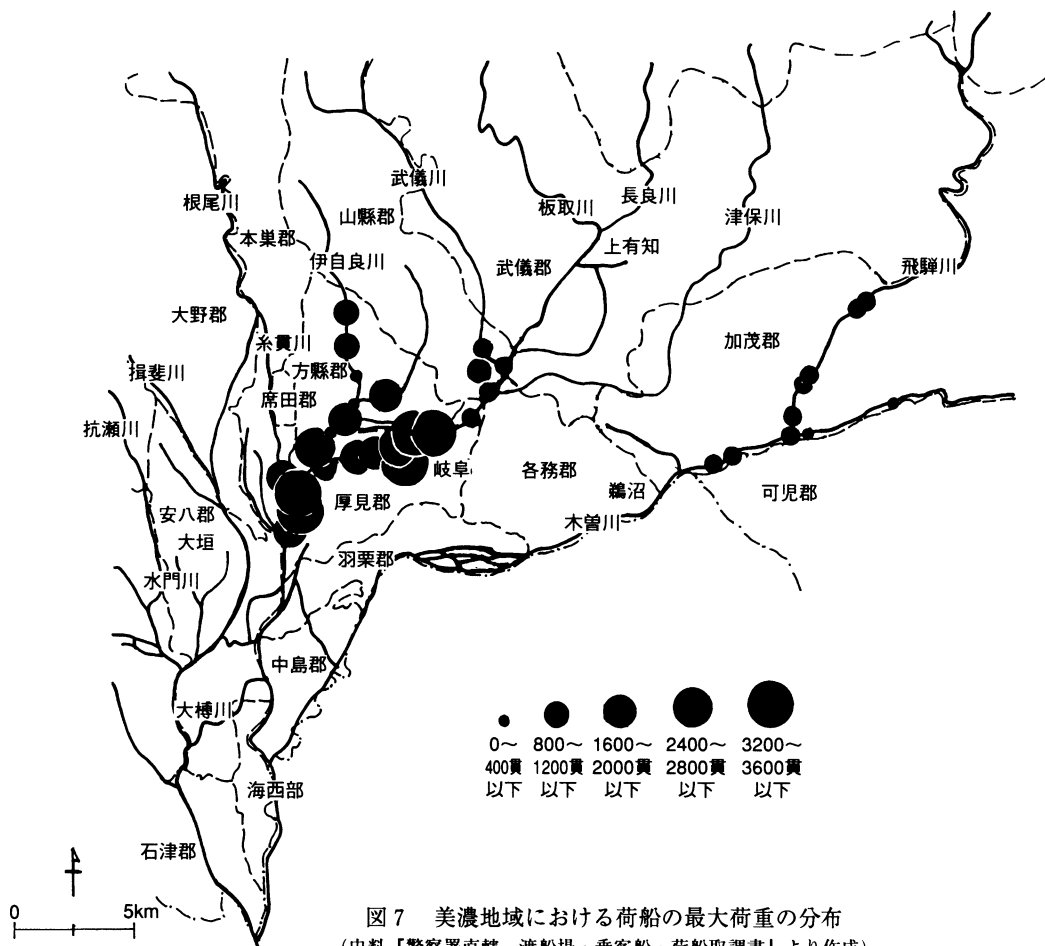


図7 美濃地域における荷船の最大荷重の分布
(史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

網状地よりも上流地域ではそれぞれおよそ1800～3400kg, 1100～1700kgであり, 低地における最大荷量と大きく差が生じていることが分かる。また, 伊自良川流域の最大荷量を見ると, およそ900～7800kgであり, 第1項での往復先でも述べたが, 伊自良川流域の村々は, 同川流域内の往復が頻繁なため, それほど最大荷量の大きい船を運航させる必要がなかったとも考えられる。

3 乗客船

史料「取調書」における乗客船について記載の

ある警察署は3か所である⁹⁾。乗客船については, この史料において, 記載が渡船や荷船の場合とは違い限られている。

1) 乗客船の規模と最大人員

図8は, 岐阜・大垣・関警察署管内記載にみる乗客船の規模(長さ・幅)の分布と往復先を示したものである。これより分かることは, 乗客船の規模は, どの地域においても, 規模はほぼ一定であり, 全体としても大きな規模の差異はみられないことである。

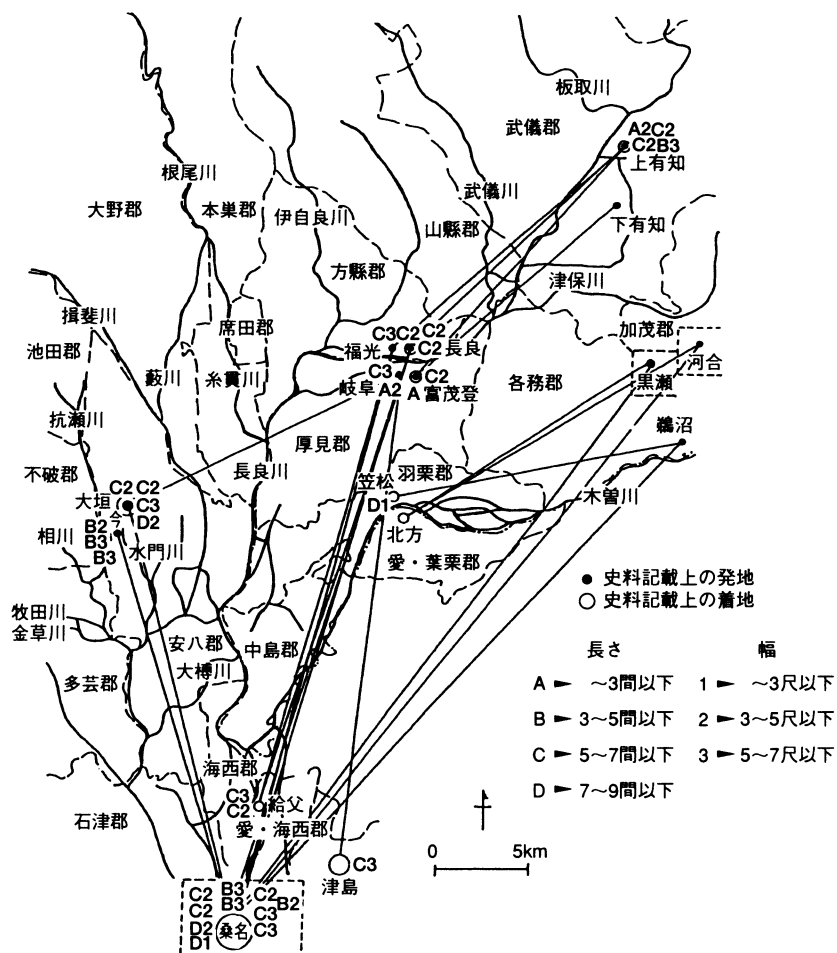


図8 岐阜・大垣・関警察署管内記載にみる乗客船の規模の分布と往復先
(史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

図9は、岐阜・大垣・関警察署管内記載にみる乗客船の最大人員の分布と往復先を示したものである。これより、揖斐川及び揖斐川支流地域を通船する乗客船の最大人員（40～80人）は、長良川及び長良川支流地域を通船する乗客船の最大人員（20～30人）の倍もしくは倍以上であることが分かる。また、長良川及び長良川支流地域を通船する乗客船の最大人員（16人～30人）は、渡船の最大人員（図5）とほとんど変わらないことも分かる。

大垣警察署においては、最大人員だけでなく、人と荷物を合載した時の最大合載も記載しており、大垣と桑名を結ぶ路線では、3種類の規模の船に対し、それぞれ32人+28貫・48人+40貫・48人+48貫とある。また、人3人に対し荷1駄、荷1駄につき45貫という規定もある¹⁰⁾。

関警察署では、武儀郡^{しもうち}下有知村と厚見郡富茂登村を結ぶ路線においては、最大人員30人に対し、最大荷量540貫という記載もある。

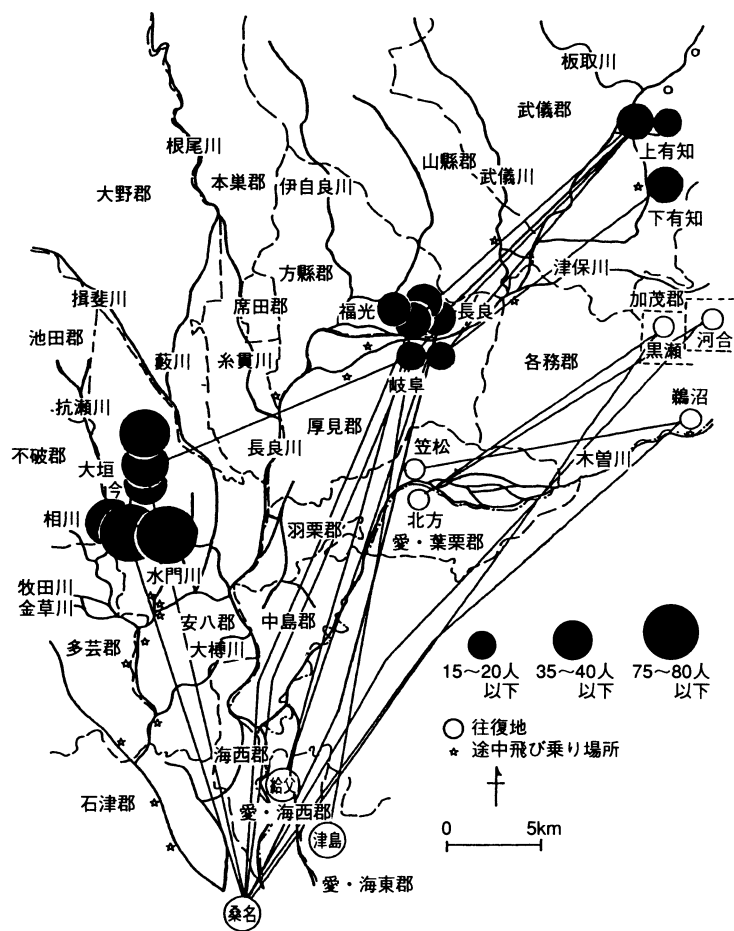


図9 岐阜・大垣・関警察署管内記載にみる乗客船の最大人員の分布
 (史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

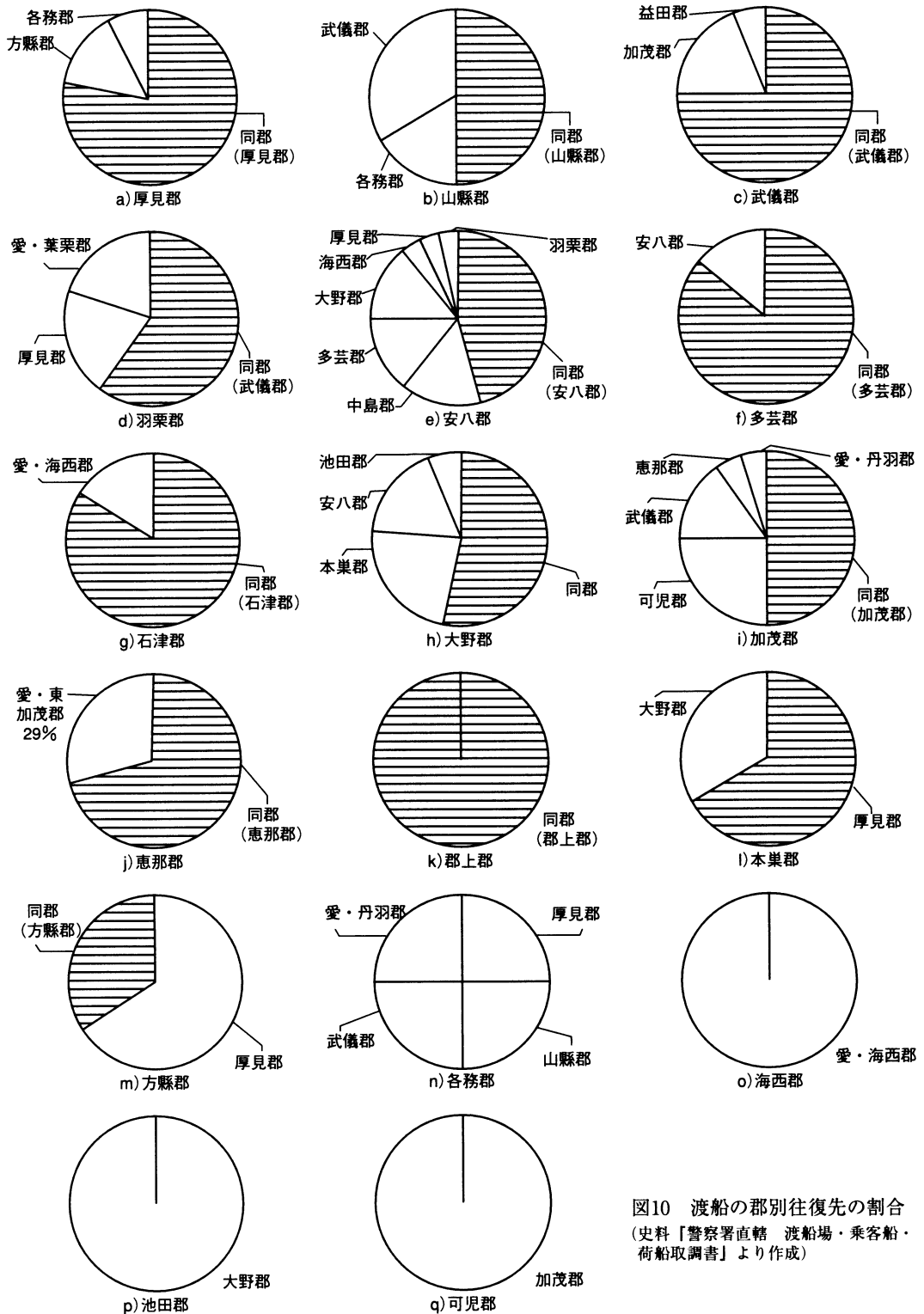


図10 渡船の郡別往復先の割合
 (史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

IV 諸船の利用規定にみる河川利用

本章では、史料『取調書』記載における諸船の郡別にみる往復の行き先の頻度から、それぞれの郡での人々の動き及び物の動きを考察することによって、各郡における地域性を捉えていく。

1 郡別にみる人々の動き

ここでは、主に人の移動が重視された、渡船の往復先の頻度から、人々の動きを郡別にみていく。ただし、史料において、渡船での牛馬・荷物などの記載があるが、これは、人にそれぞれ伴って移動するものであるため、それらも人々の動きとして捉えるものとする。

1) 渡船

渡船とは、基本的には、川を挟んで対岸同士の村々を結びいわゆる橋の代わりを為すものである。渡船の存在はそのまま人々の移動であり、その渡船の往復先からの考察は、地域と地域の結び付きを考える上で重要な事柄のひとつである。

図10は、史料記載にある、それぞれの郡における渡船の往復先の割合を示したものである。ただし、これらの図は、記載上の発地を基準として表してある。この図より同郡内の往復先が最も多い郡を挙げると、それは、^{かつみ}厚見郡・^{やまがた}山縣郡・^{ぶせ}武儀郡・^{はぐり}羽栗郡・^{あまの}安八郡・^{たぎ}多芸郡・^{いずみ}石津郡・^{おの}大野郡・^{かき}加茂郡・^{くじょう}恵那郡・^{くじょう}郡上郡の11郡である。その中で、郡上郡において、その割合は、この史料の記載からみると100%である。

また、隣接する郡との往復先が最も高い郡は、^{もとす}本巢郡・^{かたがた}方縣郡・^{かかみ}各務郡・^{かいさい}海西郡・^か池田郡・^か可児郡の6郡である。その中でも海西郡では愛知県海西郡へ、池田郡では大野郡へ、可児郡では加茂郡への往復の行き先が100%である。この3郡において、愛知県海西郡を除き、逆に大野郡及び加茂郡の往復先の割合をみると、それぞれ、池田郡へは6%、可児郡へは25%といずれもこれより、池田

郡から大野郡へ、可児郡から加茂郡への人々の動きが盛んなことが考えられる。さらに、方縣郡では、厚見郡との往復が67%とそのほとんどを占め、それに対して、厚見郡では方縣郡へは15%しか占めず、これより方縣郡から厚見郡への移動が盛んなことが分かる。

これと同様なことは、本巢郡及び各務郡にもいえる。本巢郡では、厚見郡への往復先の割合が67%であるのに対し、厚見郡の本巢郡に対する往復先の割合は0%である。よって、これより、本巢郡から、厚見郡への人々の移動が盛んなことが分かる。各務郡では、主に厚見郡・山縣郡・武儀郡・愛知県丹羽郡へ25%ずつ均等に往復先の割合が分けられ、厚見郡から各務郡へは8%、山縣郡から各務郡へは17%、武儀郡から各務郡へは0%である。よって各務郡は隣接する3郡との移動が盛んで、各務郡にとって渡船は、隣接する郡との結び付きのためには、決して欠かせないものであることが考えられる。

さらに、周囲の郡において、これほど往復先としての割合が高い厚見郡は、岐阜県において最も中心的な町のある岐阜町の存在が影響を与えていると考えられる(図11)。

そして、また、10郡に隣接する安八郡、飛騨地域の郡及び愛知県の郡を含めると7郡に隣接する加茂郡のこの両郡では、それぞれ同郡内を結ぶ往復の行き先がおよそ50%を占める。割的にはそれぞれに低いものの安八郡ではその内6郡、加茂郡ではその内4郡との間で、渡船による人々の動きがある。しかし、美濃地域南西部の中心的な町・大垣がある安八郡へ向けての周囲の郡の往復先の割合をみると、多芸郡の14%、大野郡においての18%のみである。よって、大垣は岐阜県の最も中心的な町である岐阜町を有する厚見郡に比べると、渡船にみる周囲の郡からの人々の移動に影響を与えるまでに至っていないことが考えられる。

以上より史料記載にみる渡船の往復先の考察からおおよそ65%以上の郡では、同郡内の移動として渡船は使用されることが分かる。また、厚見郡周辺の郡において、往復先の割合が同郡内ではない場合が多いことや、さらには、厚見郡の周囲の郡において、厚見郡へ渡す渡船の割合が高いことも分かる。

2 郡別にみる物の動き

1) 荷船

荷船とは、基本的には荷物を専門に運ぶものである。桑名や名古屋などの大きな港を持った都市

では、日本全国の様々な地域から海運によって移入されたものを木曾川・長良川・揖斐川などを使い、美濃地域の内陸部へ荷船によって物資が運ばれたり、逆に、内陸の美濃地域からの物資を水運を使い桑名や名古屋、さらに全国へ移出する際、荷船は経済的な面において非常に重要な役目を担っている。図12は、史料記載上のそれぞれの郡における村々の、荷船にみる往復先の割合を示したものである。これらより、郡上郡・可児郡・土岐郡を除いて、すべての郡で桑名の占める割合が大きい。

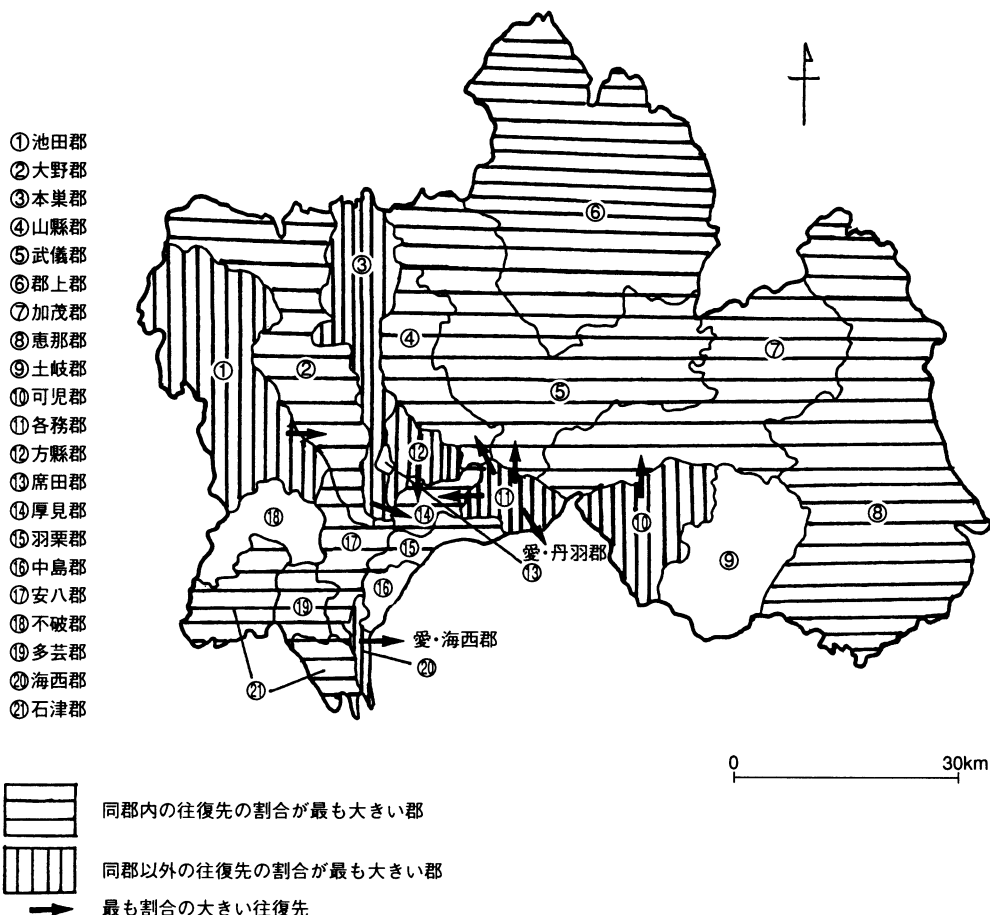


図11 渡船の郡別にみる最も割合の大きい往復先の分布
(史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

さらに、その中でも桑名の割合が最も多い郡を挙げると、厚見郡・各務郡・羽栗郡・安八郡・不破郡・池田郡・大野郡・本巢郡・多芸郡の9郡である。これらより、揖斐川のほぼ全域、長良川の板取川と長良川の合流地域周辺を含み、それよりも下流域、木曾川の岐阜県と愛知県の県境を流れる地域を含み、それよりも下流域における、美濃地域西部のほとんどの地域において、桑名を中心に物が集められたり、桑名からそれぞれに物が分散して運搬されていることが分かる。ただし、山縣郡では、桑名の割合は厚見郡と並んで、武儀郡でも、厚見郡と並んで最も多くなっている。この2郡は同じタイプと言え、これより分かることは、厚見郡の上流域にあたる山縣郡や武儀郡などにとっては、厚見郡が桑名と同じように、物の集積と分散の中心地として考えられることである。

一方、美濃地域西部において、特殊な性格を持つ郡がある。それは、方縣郡である。なぜなら、方縣郡で往復先としての割合が最も高いのは同郡内で21%となっているからである。それに次いで、同じ割合で桑名と名古屋が15%となっている。これより、方縣郡においては、他の郡に比べ、同郡内における水運、すなわち荷船による物の動きが活発であることが考えられる。羽栗郡においても同様に、桑名の37%に次いで、同郡内の割合が24%と続き、同郡内における水運における物の動きが活発であるといえる。土岐郡においては、木曾川・長良川・揖斐川のいずれの支流でもない土岐川のデータを示しており、同郡内における割合は83%とかなり高く、同郡内の荷船での物の動きが活発であることも分かる。

長良川の上流域となる郡上郡をみると、武儀郡

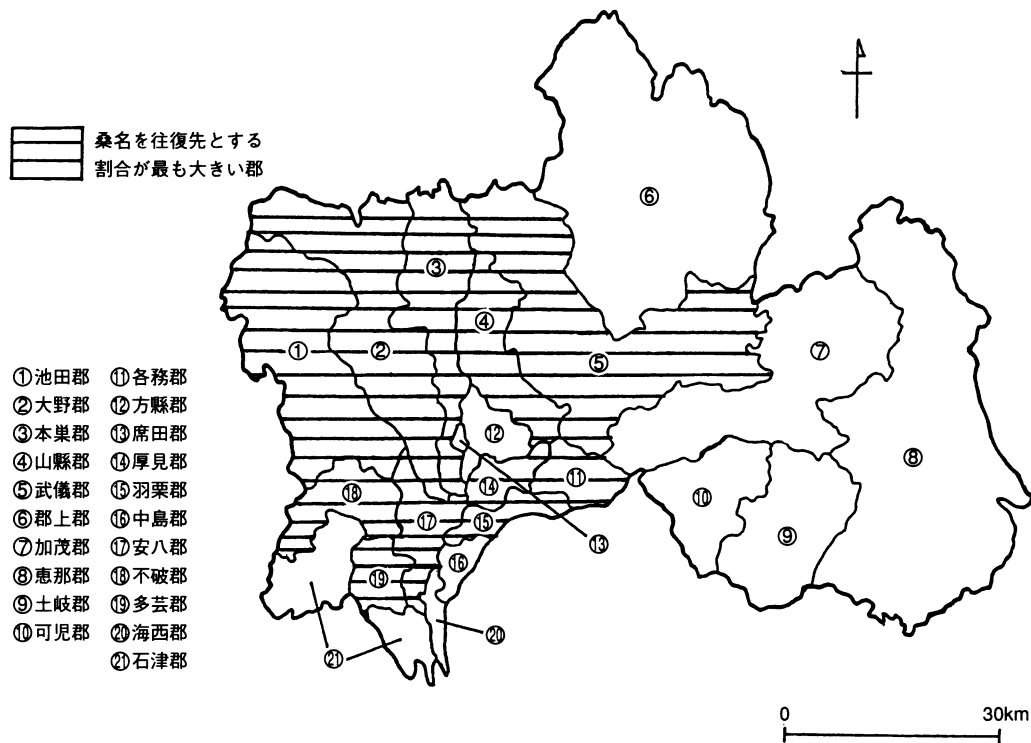


図13 荷船にみる桑名を往復先とする割合が最も大きい郡の分布
(史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成)

への往復先が、記載上では、100%となっている。これは、郡上郡にとって、武儀郡が、物の移動の窓口の役割をしているものと考えられる。さらに、加茂郡と可児郡をみると、可児郡では、往復先の割合として49%もが加茂郡が相手である。しかし、加茂郡では、羽栗郡及び愛知県丹羽郡がともに、往復先の割合22%として多く、次いで桑名の20%となっている。すなわち、この2郡の関係において考えられることは、木曾川下流域との物の往來を担うのは加茂郡であり、可児郡では、その物の往來を加茂郡で中継していると考えられる。往復先として、大垣がある郡を挙げると、厚見郡・方縣郡・安八郡・大野郡である。安八郡の中に大垣は含まれるが、大垣は美濃地域南西部において、中心となる町のため、安八郡と分けて考えている。その中でも、厚見郡及び方縣郡にとっての往復先としての大垣は、桑名や名古屋などよりも、物の動きとしては、やや鈍くなってしまうが、大野郡における往復先としての大垣は、桑名や名古屋などととも物の動きとしては、非常に活発であることが分かる。また、安八郡における往復先として大垣が8%、しかも同郡内でも4%とあり、その2つを合わせると12%で、名古屋へのその割合12%と同程度となる。

以上より、図13などからも、美濃地域西部におけるほとんどの郡で、桑名間との物の動きが最も活発であることが分かる。また、長良川において、厚見郡よりも上流地域の郡にとっては、厚見郡は桑名などの下流地域への中継地、もしくは桑名に似た、物の集散する中心的な地域として考えられることが分かる。さらに、方縣郡においては、桑名との物の動きに劣らないほどに、同郡内における荷船による物の動きが活発であることである。

3 主な河港を中心とする地域間結合

ここでは、史料記載による渡船・荷船・乗客船・筏の分布から、主要な河港地の役割について、往

復先(行き先)から、地域間の関連を含め考察する。

図14は、史料記載による渡船・荷船・乗客船・筏のそれぞれの河岸・河港を持つ町や村の分布と往復先(行き先)を示している。これより、A・B・Cの3タイプに村々を分けることができる。まずAタイプは、荷船・乗客船・筏の3つの河港機能を持つ町や村で、厚見郡岐阜町・方縣郡長良村・各務郡鷺沼村・大垣・桑名の4河港である。Bタイプは、荷船及び乗客船の2つの河港機能を持つ村々で、厚見郡富茂登村・方縣郡福光村・武儀郡上有知村・羽栗郡笠松村・愛知県栗原郡北方村・津島の6河港である。また、Cタイプは、荷船・筏の2つの河港機能を持つ厚見郡加納村・方縣郡河渡村・城田寺村・各務郡岩田村・中屋村・立花村・本巣郡祖父江村・大野郡海老村・温井村・稲富村・島村・加茂郡下麻生村・愛知県丹羽郡稲置村・名古屋の14河港である。以上に挙げた河港を持つ町や村は、複数機能の河港を持っているため、地域と地域を結ぶ上でも中心となっていると考えられる。それを機能別に分けると、Aタイプは総合的な河港であり、複数の郡や地域に涉って影響を与えるものである。Bタイプは総合的とまではいかないが、それぞれの郡における中心となる、人も物も集積するAタイプに次ぐ副次的河港であると考えられる。Cタイプは、郡内における各地域の物の流通の中心となる河港であると考えられる。

さらに、これら3タイプの内、岐阜県におけるそれら河港の分布の特徴として3点挙げられる。1つ目は、地形が低地から丘陵地・山地へと変わる境目となる河港である(図1参照)。これに該当する河港を持つ村々は、各務郡鷺沼村・武儀郡上有知村・立花村・本巣郡稲富村である。2つ目は、河川と河川の合流地となる河港である。これに該当する河口を持つ村々は、方縣郡河渡村・武儀郡上有知村・本巣郡祖父江村である。3つ目は河川

を挟んで、郡と郡との境界にある河港である。これに該当する河港を持つ村々は、厚見郡岐阜町・富茂登村・方縣郡長良村・福光村・各務郡鷺沼村・岩田村・羽栗郡笠松村・本巢郡祖父江村・大野郡海老村が主に挙げられる。これより、地域と地域を結ぶ中心的役割を果たすそれぞれの河港の特徴を上記にみると、地形的要素が非常に重要であることが分かる。

また、上記A・B・Cタイプの河港の対岸には、それと同様な機能を持つタイプの河港が存在しているものがいくつかある。それは、木曾川における、各務郡鷺沼村と愛知県丹羽郡稲置村、羽栗郡笠松村と愛知県葉栗郡北方村、長良川における厚

見郡岐阜町と方縣郡長良村・福光村である。その理由として、木曾川の2対の村々に関しては、岐阜県と愛知県の県境であること及び、街道の存在も挙げられるため、兩岸ともお互いに、それに近い機能を持ったと考えられる。いわば、双子集落的機能を持っていたといえよう。また、長良川の方に関しては、厚見郡岐阜町が美濃地域における中心的な町であるために、その補助的な役割の意味で対岸にも存在するものと考えられる。

主要な河港の分布をみると、木曾川・長良川・揖斐川それぞれの中流域に多く、木曾川・長良川・揖斐川の密集する低平地の広がる木曾三川下流地域では、渡船の河岸の分布は頻繁にみられ、乗客

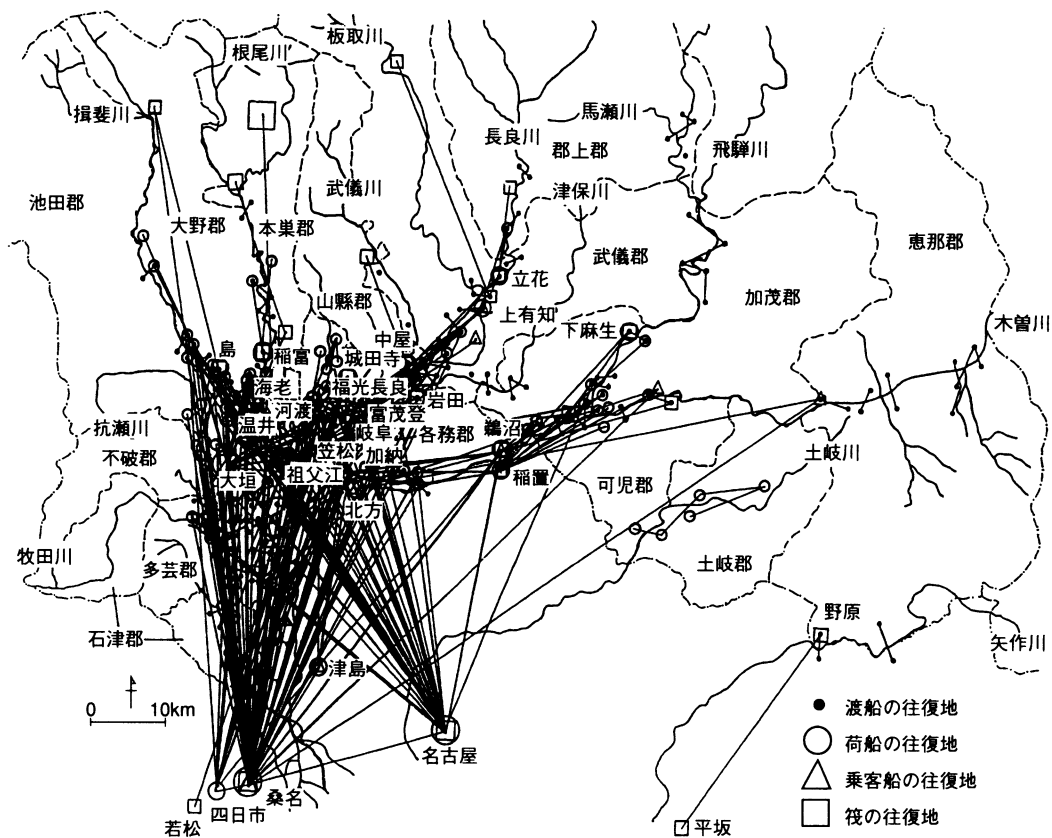


図14 渡船・荷船・乗客船・筏の河港の分布と往復先（行き先）
 （史料「警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書」より作成）

船における途中飛び乗り場所としての河岸も揖斐川下流域にいくつか存在するが、荷船・乗客船・筏の河港がみられない。これは、渡船の需要はあるがその他の諸船に関して、中・上流域に比べると必要性がないことを示していると考えられる。そして、そのことは、渡船を除く諸船における当地域の地域間結合を考える上で、河口の河港と河川下流地域とでは、大きく意味が異なってくると考えられる。すなわち、渡船を除く諸船による河港同士の結び付きは、河川における中流地域が中心になるのではないかと考えられる。それは、上流地域が中流地域の中継地としての介在を経て、河口地域と結合をしていることから、中流域の中心性が非常に強いことが分かる。

V おわりに

最後に、分析の結果を以下にまとめる。

① 渡船について

渡船においては、基本的に同村内及び村々を隔てる川の対岸同士を結んでいる。しかし、中にはいくつかの村々を超えて村同士を結ぶ航路の役目を担う渡船も存在する。また、双方向の村より渡船の記載がある場合は、そのほとんどの呼び名が各々で違っている。渡船の分布の間隔をみると、木曾三川地域や長良川網状地では、やや規則性には欠けるが、それでも全体的にみて、等間隔には近い分布と言える。そして、揖斐川及び揖斐川支流では、多種の規模の船が散在する。さらに、渡船の特徴として、およそ8割の渡船場で夜も通船可能である。

② 荷船について

荷船においては、美濃地域全体にもあてはまるが、特に、木曾川・長良川・揖斐川の木曾三川中・下流地域の村々は、往復先として、桑名との結び付きが非常に強く、次いで名古屋である。すなわち、物の動きとして、桑名が美濃地域から他地域

への入り口であり出口でもある。また、揖斐川中流域の村々では桑名だけでなく、大垣との結び付きも強くなる。長良川中流域から上流域にかけては、厚見郡岐阜町付近の村々との結び付きが強くなり、木曾川中流域では桑名や名古屋までの中継地として、愛知県丹羽郡稲置村^{いなぎ}の存在が非常に大きい。そして、およそ9割の荷船場では、夜の通船はせず、渡船場とは対照的である。

③ 乗客船について

厚見郡岐阜町付近の村々は長良川上・中流域と下流域とを結ぶ結節点である。揖斐川及び揖斐川支流を通船する乗客船の最大人員（40～80人）は、長良川及び長良川支流を通船する乗客船の最大人員（20～30人）の倍もしくは倍以上である。長良川及び長良川を通船する乗客船の最大人員（16～30人）は、渡船の最大人員とほとんど変わらない。夜の通船も荷船同様、ほとんどすべての地域で行われない。

④ 主な河港にみる地域間結合について

厚見郡岐阜町が美濃地域において、河川舟運の中心基地となっている。また、木曾川・長良川における中流地域から上流地域にかけての河港では、長良川なら厚見郡・方縣郡、木曾川なら各務郡・羽栗郡・愛知県丹羽郡などの河川の中流地域を中継地として下流域と結合している。しかし、木曾三川下流地域では、渡船を除く諸船における河港はほとんど存在せず、桑名や名古屋などの河口地域と中流域とがほぼ直接的に結合している。

今回、以上のように、1881年（明治14）の史料『警察署直轄 渡船場・乗客船・荷船取調書』の記載からの視点を中心に分析・考察をしたが、明治時代における1887年（明治20）の明治改修によって木曾三川が分流されるまでの当地域における河川利用について、まだ明らかにされていない点が多いため、これからもよりいっそう究明される必要がある。

本論文を作成するにあたって、各先生に終始ご指導頂きました。愛知教育大学地理学教室の岩崎公弥先生をはじめ、また、長島町輪中の郷の諸戸靖氏にも、資料等に関して適切なアドバイスを頂きました。以上、記して、心より感謝申し上げます。

注

- 1) 黒川利之 (1984) : 近代木曾三川地域における舟運とその変化. 愛知教育大学卒業論文, 81p.
- 2) 明治改修より前の大規模な工事としては、宝暦3年(1753)の宝暦治水が挙げられる。
- 3) 岐阜警察署, 大垣警察署, 大垣警察署^{すのまた}墨俣分署, 高須警察署, 島田警察署, 笠松警察署, 北方警察署, 北方警察署三輪分署, 八幡警察署^{はちまん}, 御嵩警察署^{みたけ}, 中津川警察署, 太田警察署, 関警察署, 関警察署金山分署管内記載による。
- 4) 岐阜, 大垣, 高須, 島田, 笠松, 北方警察署, 大垣警察署墨俣, 北方警察署三輪分署, 太田, 御嵩, 関, 八幡警察署, 関金山分署管内記載による。
- 5) 1間は約1.8m。
- 6) 1尺は約30cm, 1寸は約3cm。
- 7) 岐阜, 大垣, 高須, 島田, 笠松, 北方警察署管内, 大垣墨俣, 北方三輪分署, 太田, 御嵩, 関, 八幡警察署及び関金山分署管内記載による。
- 8) 岐阜警察署, 大垣警察署, 大垣警察署墨俣分署, 島田警察署, 北方警察署, 北方警察署三輪分署, 御嵩警察署, 太田警察署, 関警察署管内記載による。
- 9) 岐阜警察署, 大垣警察署, 関警察署管内記載による。

- 10) 1人分の重さを約56kgとして換算している。
- 11) 近接した地域に、類似した機能や性格をそれぞれの核心を持ちつつ一体となって発展している2つの集落。

参考文献

- 大矢雅彦 (1993) : 『河川地理学』古今書院, 253p.
- 小沢守子 (1980) : 豊川舟運の展開と後背地村落. 愛知教育大学卒業論文, 82p.
- 小沢守子 (1981) : 豊川舟運の展開と後背地村落. 地理学報告52・53, pp. 67~83
- 木曾三川治水百年のあゆみ編集委員会 (1995) : 『木曾三川治水百年のあゆみ』建設省中部地方建設局, 1156p.
- 岐阜県 (1953) : 『岐阜縣治水史 上巻』岐阜県, 1003p.
- 黒川利之 (1984) : 近代木曾三川地域における舟運とその変化. 愛知教育大学卒業論文, 81p.
- 小出博 (1970) : 『日本の河川—自然と社会史—』東京大学出版会, 248p.
- 下中邦彦 (1981) : 『愛知県の地名』平凡社, 1251p.
- 下中弘 (1989) : 『岐阜県の地名』平凡社, 1181p.
- 下中邦彦 (1983) : 『三重県の地名』平凡社, 1081p.
- 坪内健二 (1992) : 岐阜街道における近世木曾川渡船の推移と運営形態. 愛知教育大学卒業論文, 44p.
- 中山雅麗 (1989) : 『木曾川の渡し舟』173p.
- 日本地誌研究所 (1969) : 『日本地誌第12巻愛知県・岐阜県』二宮書店, 603p.
- 八名郡教育委員会 (1952) : 『郷土交通・通信の発達』44p.