

木曾川の水上利用

高橋清

序論

本学の近くに木曾川が流れているが、この川は一九三九年（昭和
一四）頃まで交通路として盛んに利用された。ここでは、交通路と
して利用されていた頃の木曾川を取り上げ、水上交通に着目し、そ
れを紹介してみたい。

このテーマについてみると、前述したように現在の問題に取り組
むテーマではないので、分野としては史学に立ち入ったテーマに
なってしまった。したがって、ともすれば史学の論文に近くなりが
ちだが、なるべく地理学的に、なかでも人々の生活とのかかわり合
いという面で、人文地理的な色を出すようにしてみた。

まとめるにあたり、資料は入手可能な限りのものを参考にした。
なかでも県市町村史の中には細かい事が出ていたが、ここではそれ
らは次の機会に回し、大きな流れを述べるだけにとどめておき、必
要だと思われる数字等は傾向を知る参考にした。この本文を書く上
では県市町村史に書かれているその地域の人々の木曾川とのかかわ

り合いを参考にしてまとめてみた。したがって木曾川流域の各市町
村史及び県史で入手できた全部の中から木曾川舟運に関係した全て
の記述を集め、それから練り上げるといふ形にした。また、それら
を紹介する形にして木曾川の水上利用の具体性を表現できるのでは
ないかと考え、関係ある記述を多く引用したが、その根拠を明確化
する為に、文章の最後に引用した文献を番号化して記した。

第一章 木曾川と水運

第一節 木曾川

木曾川は長野県の鉢盛山に源を発する全長一九三軒の川で、木曾
谷を流れて岐阜県に入り、美濃加茂盆地で飛騨川と合流して、日本
ラインの急流をなし、犬山市の辺りから濃尾平野に入る。また、こ
の辺りより岐阜県と愛知県の県境となって流れ、笠松より南下して
伊勢湾に注ぐ。この川は豊富な水量より古くから広く灌漑に利用さ
れていて、江戸時代尾張国を水害より守るため犬山下流から堤防が
築かれている。

第二節 木曾川の水運

木曾川の水運は一六世紀後半の頃まで大脇湊(土田)、その後兼山湊、そして江戸時代初期の一七世紀前半頃からは黒瀬湊が上りの終航地であった⁽¹⁾⁽²⁾。それより上流の木曾川は木曾材搬出の役割になっていた。古来、木曾地は比類ない建築用材の地であったが、木材の搬出は極上の部分だけに製材されたいわゆる木曾の白木と呼ばれるものを人や馬の背で運んでいた。しかし一五世紀半ば、全国的に材木の需要が増加するにつれ、筏組み・筏流しの方法が考案され、木曾川独特の木材運材法を用いて盛んに流送された⁽³⁾。木曾川の筏輸送の記録に残る最初といわれるものは、一四二一年(応永二八)鎌倉の円覚寺の再建用材が発注されたのにともない、翌一四二二年から一四二三年にかけて二千本ほどの材木が百乗の筏に組まれて木曾川を下り、桑名から鎌倉へと海送されたというものである⁽³⁾。

木曾川を舟運で区分するならば笠松より下流が下川筋、笠松より上流の終航地までが上川筋となる。また運材の面で区分するならば「木曾式運材」の管流しをする錦織より上流の「奥筋」と、筏流しにする錦織より下流の「筏流し筋」の二つに分けられる。

この区分の仕方については色々言われているところで、例えば、『美濃加茂市史』の通史編五三一頁には、

近世の木曾川は舟運の面から下流の「下川筋」、中流の「上川筋」、上流の「奥筋」と三区に分ける。下川筋は笠松より下流上川筋は笠松から川船の廻行終点である黒瀬(八百津)と下麻生(飛驒川にある)まで、それより上流域は奥筋である。また運材の



図1 木曾川の舟付場、湊(細目村諸用記による)

面からは、錦織と下麻生を境に二区分できる。錦織・下麻生より上流は「木曾式運材」の管流し水域、その下流は筏流し水域である。

とある。また伊佐治昭二氏の「近世木曾川水運に関する一考察」（立命館文学二一四号）三〇五頁には

木曾谷を出て濃尾平野を貫流する木曾川を近世水運の面より次の様に区分する。第一は、濃尾平野の水域で流れが緩やかな下川筋Ⅱ笠松より下流。第二は、笠松より遡行終点までを上川筋Ⅱ終航地は黒瀬湊。第三は、黒瀬より上流（木曾式運材で管流しの水域）。以上の如く三区分されるが、舟運に限って言えば下川筋と上川筋に二分される。

などである。

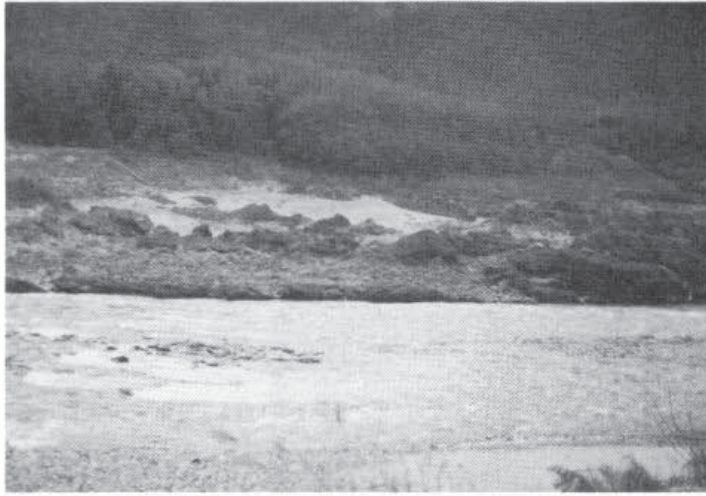
しかし私は前述のごとく水上利用を舟運と運材の二つに、さらにそれぞれについて、舟運の場合は笠松より下流を下川筋、笠松より上流の終航地までを上川筋と二つに区分した。そして終航地を特定しないのは、時により変化したため幅を持たせた。また上流の常時には舟のない地域までを舟運の区分に入れることには抵抗を感じるので、ここでは終航地までということにした。運材では錦織の綱場を区切りに、それより上流の管流しをする奥筋と、それより下流の筏流しをする筏流し筋の二つに区分した。このように区分したのは、前述の説を読むかぎりにおいては、終航地の黒瀬湊より上流にある錦織を含めての地域の取扱いが混合されているようであるからである。美濃加茂市史では、舟運の区分に舟の入らない「奥筋」まで入

れているのは運材上の区分である管流し水域の「奥筋」の混同だと考えられるし、伊佐治論文では水運（ここでは運材を示している）の区分で、第三の区分として「黒瀬より上流（木曾式運材で管流しの水域）」としているが、管流しの水域は錦織までなので、黒瀬と錦織間の取扱いの区分に混乱を生じる。以上例にあげたような混乱の生じる原因は運材との区分を明確に区別しなかったからだと考えられる。よって私は運材と舟運とを区別していきたいと思うが、運材上の区分の錦織より下流の水域については、ここでは前述したように「筏流し筋」と呼ぶことにする。

第二章 木曾川の舟運

第一節 上川筋の湊

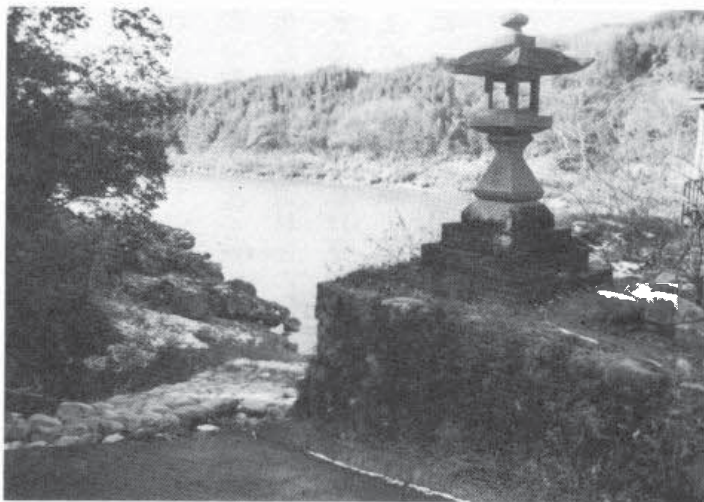
木曾川の舟運は有名な木曾の筏流しの運材に比べれば目立たないが重要な輸送方法であった。木曾川を笠松より終航地の黒瀬湊までを上川筋とすると、細目村諸用記によると木曾川の舟付場又は湊は、上川筋では黒瀬、兼山、川合、小山、太田、大脇、勝山、鵜沼、犬山、円城寺、北方、草井。下川筋では笠松、おこし、玉の井、津島、桑名（揖斐川筋）、名古屋などの名が見える。（図1）また尾濃村々由緒留によると、木曾川上川筋の古い湊は大脇、錦織、麻生（飛驒川）の三湊であるとなっている。これらの舟付場、湊は時代の流れで変遷していったが、ここでは上川筋の代表的な湊を四つ選んで、その成立について概略をのべることにする。



大 脇 湊 跡

城寺村まで御役船に積み下した、とある。だが、これについても、上流の金山(兼山)湊を領する鳥峰城主斉藤大納言正義画像(一五三九年、天文八)の賛の中に「公遇暇日城之一樓ニ上り、而坐則一目千里、天与水連崖下文舟」とあり、また一五八四年(天正十二)の小牧の役の時

大脇湊は現在の可児市の土田にあり、木曾川と可児川の落合の下にあって、往來の船はこの落合の急瀬を越すことは困難とされていた。『濃州徇行記』によると、大脇湊は十七世紀半ば土田領主大塚治右衛門の家臣塚田庄左衛門が、はじめて大脇湊で鵜飼船をつくり、大脇村甚右衛門にこれを支配させた。これが木曾川上川筋船の始めで、その後、黒瀬、兼山、太田の三湊が取立てられ、この四湊が尾張藩御用を勤め、さきの甚右衛門が四湊総頭となって、船の一切を熟知するにいたった。甚右衛門は一六六六年(寛文六)木曾の御用檣皮四百駄余を伏見から大脇湊へ送り、四湊の船を動員して円



兼 山 湊 跡

兼山湊は現在の可児郡兼山にあり、中井戸村と言ったが、斉藤大納言正義が一五三七年(天文六)ここに烏ヶ峰城を築いてから金山と改め、さらに明暦年間(一六五五〜五七)兼山とした。兼山湊は烏ヶ峰城を築城の頃から発達し、一五六五年(永祿八)森三左衛門可成が入城し、その子長可が一五七七年(天正五)に六斎市を開き、また東濃一円にある七万石の領内に対し、塩の専売権を兼山の塩問屋の久左衛門、

に秀吉が犬山城主池田信輝に宛てた書状の内容に、特に金山(兼山)城主森長可に金山(兼山)湊より川下りの川舟は悉く犬山湊へ徴発せよと命じている事実から「金山湊が室町時代すでに現存し、室町末期の木曾川上川筋の溯航の最終点は金山湊であった。」とする説もある(1)ので、ここでは大脇湊はすでに一五八〇年代には存在していて、組織的な舟運に整備したのが塚田庄左衛門と考えるのが自然であろう。

五郎左衛門両名に出し、下モ渡り町から上ミ町へ移住させ、上ミ町を魚屋町と改めた。そして船問屋福井治郎左衛門を金山下モ渡りに移転させ、船問屋及び船頭屋敷として一反四畝十六歩の地を免租地とし、ここに船問屋、同倉庫、船頭屋敷等の建設を認めた。この特典は明治維新まで認められた¹⁾。このようにして兼山は城下町、湊町として栄え東濃地方の物資集散地となった。

黒瀬湊は兼山湊の上流四料の所にあり、伝記によると一六六五年(寛文五)頃、長良福光の杉山某が鶴飼船によってこの地に来て黒瀬湊を根拠として水運を始めたので木曾川の利用が益々多くなったとある。しかしこの説は伝承をまとめたものであって、杉山某を黒瀬湊の開始者とするには余りにも時代が新しい感がする。むしろ杉山某がきて水運を指導したので益々盛んになったと思われる⁵⁾。また一六三五年(寛永十二)頃稲葉右近時代に舟数二十四、五艘とあり愚堂国師年譜に同国師六十歳の時、一六三六年(寛永十三)京都に赴くのに桑名まで船で行かれたと記してある。これより前の乗船史料はまだ発見されていないが、次にのべる錦織綱場の歴史が明らかになっているのに照らしても、黒瀬湊の由来もかなり古い時代までさかのぼることができる⁵⁾。

ところで、ここで黒瀬「湊」という呼称について次のような説がある。多少長いので要点のみ引用して紹介する。

黒瀬の舟着場を「湊と唱える」一件について触れてみたい。享和元年(一八〇一)「黒瀬制止杭出願」の制止杭案文に、二月の

初案は舟着場を「黒瀬渡し場」として願出るが、五月に「渡し



黒瀬湊跡

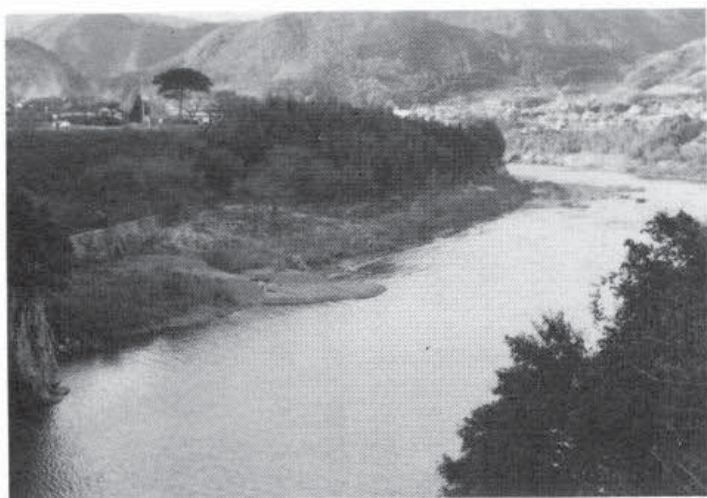
場」を「湊」と改めて再出願する。これを錦織奉行は許さない。更に六月にも願出たが、許されず、初案通り「渡し場」と申し渡される。

同年の二月庄屋から錦織地方御役所へ差出した文書にも「黒瀬之湊と唱候義慥

成義有之候哉御尋御座候、右者給人稲葉右近時代より願書等にも書上来り、只今迄も名古屋御船方御役所へ黒瀬湊と書上来り申候外に、慥成義当書上見不申候、仍御達申上候」とあり「湊」は俗称の域を出ないものとみる。それにしてもこの一件は、土地の人々の意識が窺えて舟運の主要な土地柄であったことの一端を示すものと考えられる

(伊佐治昭二、近世木曾川水運に関する一考察、立命館文学二一四号、三一四頁)

また、『八百津町史』によれば、



錦織網場跡

渡場（わたしば）と言って「湊」と言う者はなく、役場の諸帳簿にも「川岸場」と書かれ「お湊」と称するのは錦織の網場をさして称したのが、明治時代における通用語であった。となつてゐる。ここから判断すると、前掲の伊佐治論文の指摘通り黒瀬「湊」と称するのは俗称であろう。

錦織湊は黒瀬湊の二料ほど上流にあり、ここから上流は筏や舟の往来が困難であつたので、木曾川の上流から流されてきた用材は、いったんこの湊につくられた網場にとどめて改めをうけ、課税された。この網場の構造は、『濃州徇行記』によると、湊番所前河原に柱

をつくり、それより白口藤でなつた綱を三通り北西の方へ斜めに川中へ流し張りにし、対岸の天狗岩の下の小岩に巻きつける。その綱の長さは一三八間あつて、その処々に小綱を張つて大綱につなぎ容易に切れないようにした。網場手前の広い河原が桴掻場で、また河原には用

木留杭数百本が並べて打つてある。ここでとめられた諸材木から十分の一の役銀をとり、諸材木を筏に組んで下流に送つた。⁴⁾ 網場の開設ははっきりしないが鎌倉時代にさかのぼると言われ、円満院門跡領だつた永正年間（十六世紀初め）には網場と筏場の両役所をおいていたが豊臣秀吉のころには一本の管理機関として、代官の石川（河）光吉が支配にあたつたが、一六一五年（元和一）木曾山林が尾張藩の所屬となり、この網場もその管理下に入った。山村甚兵衛がこれを支配し、その家臣が管理をしていたが、一六六五年（寛文五）藩の直轄となり、山村氏の手をはなれて錦織奉行所が新設され松本加兵衛が錦織奉行となつてゐるが、その後一七二六年（享保十

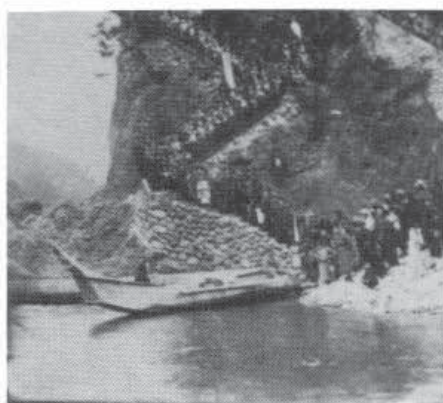
一）奉行が廃止されて、さらに一八〇三年（享和三）から錦織役所の地方支配は廃せられたと『濃州徇行記』にある。奉行廃止後の錦織役所については不明な点が多い。⁴⁾ そして『濃州徇行記』によると、錦織村は、高二七五石の割に人口六二〇人という高率であるから、材木桴掻乗り、川狩りの日雇いなど湊かせぎを第一とするものが多

い。また商人は、薪炭を五千駄ほどずつ近村から買入れ、船積みで尾張の名古屋、津島、起村、伊勢の桑名へ売出したり、塩を八、九百俵ずつ北方、円城寺、笠松より買入れて近村奥筋村へ売つたりしている、とのことである。こういふ事から考えると錦織は舟運も多少はあつたのだが、むしろ運材の網場として重要なところであつた。

ここで又、「湊」という呼称についてみると、錦織は舟運は少ないが「湊」という呼称を用い、黒瀬は錦織よりもはるかに盛大であつ

たのに「湊」という呼称を許されなかったという事である。それから考えると「湊」という呼称は決して舟運の盛大さのみを示すものではなく、むしろ重要度の尺度によると考えておいた方が良さそうである。よって近世の水上交通で特に取扱い量に関係することを論ずる時には「舟付場」とか「湊」とかいう名称に惑わされないで注意を要するところであろう。⁽⁶⁾

第二節 舟の形状、諸道具等



船 高 船

(小山観音、奉納額より)

一八四三年(天保十四)

川合村舟庄屋より課税対象となる船頭船持ちを尾張藩へ届けた報告書によると、船の名称は「拾石入大鵜飼船」となっている。この鵜飼船は「舳高船」(へたか船)とも「ささ船」とも言われ、

現在の大山や長良川で鵜飼

に使われている鵜飼船とはすこし違っていて、舳先が高く造られていて木曾川と可児川の合流する可児合などの急瀬でも舳先が水中に突っこまないようにされていた。船の大きさは長さ約十三、五メートル、中央幅約一、三メートルであった。拾石積とはいえ、普通は八石で、定めには、「干水」のときは九石、「満水」のときは十石までとされていた(川合村舟庄屋諸事覚書)。なお、川幅もあり、流れ

も緩やかな下川筋へ行くにつれ、大形船が使われていた。例えば、明治初年の前渡湊(現各務原市前渡)では、三十石積四間船七艘、笠松湊では六十石積鵜飼船一艘、三十石積二十四艘、十五石積二艘などと記録に記されている。(明治二、三年明細帳、町村略誌)⁽⁷⁾

また舟の運行に必要な諸道具をみると、「竹竿」(三本、内一本は予備)長さ三・三メートル。先に「とつこ」というものをつける。「櫂」(かい)二丁、丈が三・九メートル、小三メートル。「かい繩」。「櫓」一丁(笠松より下流)。「帆」帆柱は四・五メートルの丸太で帆の上下に竿をつける。帆は幅二・四メートル、長さ三メートルの木綿で刺子にした。これに帆綱も必要とした。「綱」麻縄で細く約七五メートルあって重量は五六〇〜七五〇グラムで上りに使った。特に瀬の流れの早いところでは水の中に入ったり、向う岸に泳いだり、または川原を「あしなか」という草履をはいて舳先に乗る若者が力一杯曳いた。「かり」と蓋付箱で中にふとん、かや、衣類を入れた。「いどこ」かめを埋めて作ったくどで、炊事道具を入れた。「いとり」舟の中へ雨や水が入った場合にかき出す。「舟敷」板でつくったものと、竹の箆がある。「こも」雨の降る場合に帆柱を棟にして菰で屋根を葺いた。⁽⁵⁾

第三節 運賃、船頭

運賃としては一六三五年(寛永一二)黒瀬を知行する稲葉右近の名古屋屋敷へ黒瀬から年貢米や薪炭竹木を運び、船一艘当り米一斗と塩、味噌を与えられている。この役船は交代で勤めていたが、商

人荷物を運ぶことが多くなるにつれて交代勤務が困難となったので、一般諸荷物船積みごとに一艘当り八十文の運上を出し、その代りに公用荷物も商人荷物並に名古屋まで金一分銭三百文、和知まで銭百文に米二升ずつと定められたとある。⁽⁴⁾一八〇一年(享和元)に定められた運賃定によると、黒瀬から兼山五百文、川合六百文、勝山九百文、小山・太田・土田七百元、鵜沼老貫五十文、犬山老貫百八拾文、円城寺・北方・草井・無動寺老貫三百三十二文、起・玉の井老貫五百廿四文、中島・今尾・津島・桑名式貫百八文、名古屋式貫六百八十八文となっている。⁽⁵⁾一八四八年(弘化五・嘉永元)の御蔵米運賃は円城寺・北方まで一艘あたり太田より一貫文、酒倉村より一貫百文となっていて(弘文五年、川合村船庄屋諸事覚書)、また一八四九年(嘉永二年)の小山・川合村船賃請書によると太田より北方まで一艘(八・十石)につき一貫文、太田より名古屋堀川まで一艘につき二貫五百文、北方より太田まで一駄(三貫文)につき二百文とみえる。

幕末の物価騰貴は船頭の生活を圧迫し始め、川合の船持ちたちはしばしば川庄屋を通じ荷主に対し運賃値上げの要求を行ったが先例を口実に要求は、なかなか聞き入れられなかったようである。例えば、船持ちの要求をくんだ太田、川合、小山、黒瀬、下麻生の船庄屋は、一八五八年(安政五)に、村々の船持ちには近頃の米、諸品の高騰により船積荷の賃銭が飯料にも足らず、難渋している。去年より所々の荷物出入場所へ賃金を一割増しにしてもらえるように願ってきたが聞き入れてもらえない。……どうぞ船人共の願いを聞き入

れていたきたい。と関係村々の庄屋・問屋・荷主へ回文で願い出、二十五名の賛成者を得て、太田・小山・下麻生・細目の船庄屋・庄屋を加えた連名で、太田代官へ嘆願したが聞き入れられなかった。⁽⁷⁾八百津町史に記載された黒瀬の古老の談によると明治四十年頃に生柿六百貫(二、二〇〇キロ)を黒瀬から名古屋まで輸送すると運賃は十五円、塩一駄を笠松から黒瀬までだと十六銭、兼山までだと十銭、新村までだと九銭だったそうである。運賃取りの舟ばかりではなく、なかには「せんだう」が炭、薪を仕入れて、犬山、笠松で売りさばく商い舟もあった。

この時代の「せんだう」の収入は、危険を伴う関係もあって、他の職人に比較して高い賃金だったが、それだけに金使いも荒く、家庭的には苦しかったようである。一艘の舟に舟乗は二人で、へさき(前)とも(後)に一名ずつであるが、筏とは反対で「とも」に熟練のつんだ経験者で、「へさき」に乗る者は若い者であった。舟の持主は「せんだう」であったので、「せんだう」は船の数と同じになる。舟乗仲間の共同作業として枯水期に川掘作業がある。川の増水の際には舟の流失や破損を防ぐために舟揚げが行なわれ、舟乗総出で軒先の所まで舟を陸揚げした。新造の船を川に下す場合も舟乗総がかかりでお祝をした。運送中の思い出としては、薪を満載した舟が木曾川中の難所と言われた可児川と木曾川の合流する可児川の急瀬で舳先が水の中に突込み、薪が浮き上って木曾川を流れたことが度々あった。六月下旬頃から製氷所の水を背負って黒瀬湊へ運ぶ人々が列をなし、その氷は笠松、桑名、名古屋方面へ運んだ。茶や生糸は

桑名まで運び、さらに大八車で四日市に運んで蒸気船で横浜へ送ったようである。塩は多く黒瀬に陸揚げしたが白川方面から炭二俵を背負って黒瀬に来て塩一俵と交換して帰ったものである。積荷の外にも乗舟した。荷物の間に乗る場合と一艘の舟に二、三十人乗る人舟もあった。料金は犬山まで一人十五銭、笠松まで二十銭位で、伊勢まいるの人々は桑名まで乗舟した。学校の修学旅行にも犬山まで下ったこともある。舟乗は縁起をかついで俗信が多くあった。それらは、例えば汁かけ飯は絶対に食べない。梅干は川に持参して食べない。赤飯（小豆飯）は食べない。言葉できらうのは「かけた」「おれた」「われた」等で、舟出の日に茶碗がわれた時は出発をやめた程である。舟出の朝は箒ではききさないなどであった。⁵⁾

第三章 木曾川の運材

木曾川という「木曾の仲乗りさん」という民謡がすぐ思い浮ぶように筏流しの運材の方が有名であろう。それ故に運材に関する研究は沢山なされているので、ここでそれを詳しく取り上げるつもりはないが、舟運と運材は密接な関係にあるので、簡単に概略だけにふれておき、運材についての詳しくは別の機会にゆずりたいと思う。「木曾式運材法」と呼ばれる木曾独特の伐木、造材の運材の方法がいつごろ始まったかについては定説はないようである。一説に一一九一年（建久二）頃か、周防（山口）の佐波川で大仏殿再建用材が川の流れを止めて一度に流し、またせき止めては流した方法を木曾

に移入し始まったとされている。³⁾

第一節 木曾川「奥筋」での運材

伐採は五月初め頃から始まる。一定の規格に作られた木材はボサヌキ（障害となる小板、小木を切り払うこと）をし、木材の自重によって谷まで滑らせ支流の小川に落とされる。地形によって修羅（しゅら）や棧手（さで）を設けて搬出する。また急斜面では臼、のれんなどを設けて木材の損傷を防いだ。これを「山落とし」と言った。谷間に集積した木材は秋から十二月までに材木でせき、大留を順次作り、下流へ下流へと送ったもので、必要に応じて修羅を設ける場合もあった。こうやって流した材木は一旦王滝川と木曾川の合流点の神戸にある簡単な綱場に集められた。そこまでの過程を「小谷狩り」と言った。そこから一本ずつ間隔を見はからって錦織綱場まで流した。これを「管流し」（一本流し）といい、神戸から錦織までの過程を「大川狩り」と呼んだ。また木曾川本流にはいることを「大川払込み」とよび、最終的には立春には全部錦織の綱場に到着した。³⁾⁸⁾

第二節 木曾川「筏流し筋」での運材

錦織綱場の構造は前述の通りであるが、ここに一旦抑留された材木（丸太）はここで切判によって伐出、山別、材種別に区分して筏に組み立てた。木曾川、飛驒川における筏の構造は二間材（十五尺）を二継とし、中心に真、その左右に真脇、耳脇など九本を下層に並

べ、幅員を約十尺とし、その上に踏梁四本、副二本を乗せ、左右兩復に付木二本を備え、材積三十二、三石を標準とし、四ヶ所に腹帯藤を一周させ、木材の門隙ごとに床藤をもって結縛し、木材個々の動揺離散を防いだ。またその上に桧曾木と称する筏の幅と同長の粗朶を横に固く結びつけた。踏梁の両端には揖枕（長さ三尺の雑木）を結着し、藤づるをもって楫ツボを備えつけ、筏の前後に楫を付けて乗り下げる。これを本筏といい、一丈以下の短材又は三間以上の長尺材を混ぜて組み立てた筏を片二子、両二子その他に五間筏、管筏、千切筏などの種類があった。³⁾

綱場で組み立てられた筏は乗り手に切符と、官材には「御用材」と書いた旗が渡され、筏師がそれに乗って出るのは夜明け前の午前三時頃だった。筏一枚に若手と親方又は親と子の二人乗りで、錦織を出発すると、太田付近で朝食をとり、そこで若手を次の筏の準備をする為に帰し、後は親方二人が組になって「ふんばり」を一本外して前後二枚の筏を連結して藤づるでしっかり固定し、二枚の筏を巧に「ミヨ」を流し、目的地（犬山、鵜沼）へ到着した。役人に引き渡し、かじを担ぎ陸路を錦織へ帰るが丸一日かかったという。錦織・下麻生から犬山・鵜沼まで運ばれた筏はここで四枚連結し二人の筏乗りによって円城寺湊へと流送した。³⁾

豊臣時代には鵜沼村に河村惣六という筏乗り頭がいて、その配下の者が乗り継いだが、徳川時代には犬山の鵜飼屋長蔵の配下の者が乗り継いだ。そして犬山から乗り下げる筏の半分は円城寺湊で集結して円城寺奉行野々垣源兵衛の手に渡し、その配下が乗り継ぐこと

になっていた。もう半分は犬山の筏乗りが白鳥（名古屋）まで直送した。³⁾

第三節 木曾川運材の廃絶

盛んだった筏下りも諸般の事情により衰退していった。その事情について川島町史などに書かれているので紹介する。

明治中期殊に日清戦争後、木材の国内需要が増加し、増量する木材を木曾川の流送のみによって完送することは、綱場の能力及び流送期間などから不可能になってきた。また毎年の洪水の為に流出する木材の多大の損失などのことから森林鉄道、軌道、中央本線などの鉄道路線による木曾材の輸送の方針がとられ、大正五年、木曾川小川入に森林鉄道が完成し、相次いで王滝、阿寺その他にも敷設された。

木曾川筋の水力発電所の設置が進み、ダムの構築などによって水運を不可能とするに至り、木材流送はしだいに跡絶えることになった。大正六年四月、長野県西筑摩郡山崎木曾川賤母発電所の着工が始まると、そこを流送させていた材木のほとんどを占める木曾帝御料林から伐出された木曾木材の流送が廃絶となるに及び、名古屋電気株式会社社長福沢桃介は後藤新平の援助を得て当局に働きかけ経費を支出して、森林鉄道を中央線駅まで敷設して御料材のすべてを陸送に切り替えることになった。

飛驒川では大正九年三月瀬戸発電所の建設により木材流送の大

幅の渋滞、遅延が生じ関西電力株式会社と木材流送及び漁業保護をめぐって紛争が起こった。しかし、相次ぐ発電所の建設となり木材の流送は極めて不安定なものになり、ついには廃絶となった。大正十五年には、綱場の機能は全く消滅し、長い歴史を持った木曾川の筏流送は姿を消し、鉄道輸送にとって代わることになった。そして昭和七年高山線の開通により、中央本線とともに木材陸送はいっそう活況を呈した。

第四章 結びにかえて

木曾川にちなむ民謡に木曾節がある。この謡の冒頭にある仲乗りさんは筏師のことで、また、夏でも寒いとは、木曾川の急流を流れるその恐しさの為に夏でも背すじが寒い、と解釈されている。この説をとるならば、『川島町史』の一部にも触れられているが、この民謡の「ふるさと」は、今広く言われているような木曾谷の地帯ではなく、筏を組み流し下る錦織より下流でなければならず、しかも背すじが寒くなる程の地帯となると、やはり難所の可児合の瀬あたりの日本ライン一带を示していると解釈するのが妥当であろう。つけ加えるならば、木曾節にある木曾の御岳山は木曾谷の地帯では険しい山に阻まれて川筋ではほとんど眺望することができないが、日本ラインのやや上流の美濃太田辺りでは川筋から御岳山を十分眺めることができ、日本ラインの急流をひかえて、川の流れも悠々と、まさしく木曾節の詞に当てはまる風景をかもし出している。これら

の事より、前述の歌詞を解釈するならば木曾節に謡われている場所は、今の美濃太田辺りより日本ラインにかけての地帯で、その辺りを流れ下った筏師の謡とするのが自然だと思われる。

その筏流しも舟運も無くなった現在、筏師をしていた多くの人は他に転職して行った。旧湊や舟付場跡を聞き取りして巡ると、例えばトラックを買って運送業を始めたり、草井のあたりから、上流の川合、小山あたりでは、今は日本ライン下りの船頭に行っている人が多いと聞いた。歴史の流れから忘れられて行く人々の生活を記録して行くのも、地理学の使命の一つだという事をここで再確認して終りたい。

最後になったが本文をまとめるにあたって資料を提供して下さいました諸先生、各県市町村史の担当の方、聞き取り調査に協力してくれた方々に感謝申し上げます。

参考文献 (書名、題、編著者名、発行年月)

- (1) 『兼山町史』、木曾川、兼山町史編纂委員会、四十七年一月
- (2) 『可児町史』通史編、河川交通、可児町、五十五年二月
- (3) 『川島町史』通史編、木曾川の運材、川島町、五十七年五月
- (4) 『岐阜県史』通史編近世下、美濃の舟運、岐阜県、四十七年三月
- (5) 『八百津町史』通史編、交通運輸の発達、八百津町史編纂委員会、五十一年十月
- (6) 『岐阜県史』通史編近代中、維新の経済改革と在乗産業、丹羽邦男四十五年

- 三月
- (7) 『美濃加茂市史』通史編、木曾川水運と美濃加茂、桂川明夫、五十五年一月
- (8) 『八百津町史』通史編、錦織地方役所及び網場、八百津町史編纂委員会、五
十一年十月